VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 259)
z dnia 22 lipca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 259)

22 lipca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie polityki kadrowej PKP S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jakub Karnowski** prezes PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Przemysław Hofman** dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w NIK, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Gawin** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP wraz ze współpracownikami, **Stanisław Kokot** sekretarz Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów, członków Komisji. Porządek dzienny posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie polityki kadrowej PKP S.A.

Informuję, że dzisiejsze posiedzenie zostało zwołane na podstawie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na pisemny wniosek grupy posłów. W tym przypadku była to grupa posłów z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość. Do reprezentowania wnioskodawców jest upoważniony pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Chciałbym przywitać liczną reprezentację Grupy PKP S.A., na czele z panem prezesem Jakubem Karnowskim. Witam także przedstawicieli strony społecznej. Mam nadzieję, że jesteśmy we właściwym gronie, aby skutecznie zgłębić i przedyskutować temat polityki kadrowej w PKP S.A.

Przystępujemy do realizacji porządku posiedzenia. Oddaję głos panu przewodniczącemu Andrzejowi Adamczykowi. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Na początek kwestia porządkowa, panie przewodniczący. Nie widzę na sali przedstawicieli resortu infrastruktury. Czy mógłbym prosić o jakieś wyjaśnienie?

Dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Przemysław Hofman:

Panie pośle, ja jestem reprezentantem resortu infrastruktury. Nazywam się Przemysław Hofman, pełnię funkcję dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stawiłem się na posiedzenie Komisji w zastępstwie pana ministra Klepackiego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak jest, zgadza się. Zostałem wcześniej poinformowany o tym fakcie, panie przewodniczący. Pan dyrektor posiada stosowne upoważnienie. Myślę, że spokojnie możemy rozpocząć procedowanie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję za to wyjaśnienie. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie prezesi, szanowni państwo, wniosek w sprawie zwołania nadzwyczajnego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury poświęconego sytuacji panującej w Grupie PKP S.A., a szczególnie prowadzonej tam polityce kadrowej i skutkom wynikającym z tego tytułu dla przedsiębiorstwa, a nie tylko dla zatrudnionych pracowników, został złożony w związku z informacjami, które docierały do nas i nadal docierają z Grupy PKP S.A.

Informacje, o których mówię, dotyczą szczególnie kwestii polityki kadrowej, a konkretnie odejścia grupy osób, a właściwie próby pozbycia się przez zarząd PKP S.A. znacznej grupy wykwalifikowanych pracowników. Jest to realizowane w różny sposób, m.in. w wyniku wdrażania w spółce programu dobrowolnych odejść, jak również w wyniku zastępowania pracowników poprzez tzw. outsourcing. Nierzadko ma on miejsce w sytuacjach, które absolutnie nie uzasadniają tego rodzaju zamiany.

W PKP S.A. następuje nie tylko proces zwalniania pracowników. W firmie dokonuje się także proces wymiany kadry. Jak powiedział pan Piotr Ciżkowicz, wiceprezes PKP S.A., wymieniono dotychczas ok. 600 pracowników. Tak należy chyba czytać informację o tym, że blisko 600 pracowników zostało zastąpionych, a definitywnie odeszło ok. 200 osób. Jeżeli 600 pracowników zostało zastąpionych, to pojawia się pytanie – czy ci, którzy przyszli, są rzeczywiście lepsi od fachowców, którzy pracowali wcześniej w PKP? Czy może przyszły osoby, których związki z PKP są dość luźne, a wiedza o firmie jeszcze mniejsza?

Panie przewodniczący, w związku z tym, że realizowane zwolnienia w PKP zaburzają pracę spółki, że zarząd pozbywa się konsekwentnie, z bliżej nieznanych przyczyn, wykwalifikowanych pracowników, wydaje się, że będzie jak najbardziej wskazane odczytanie listu otwartego skierowanego do pana Donalda Tuska, premiera rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Oprócz premiera adresatami listu jest również kilku posłów na Sejm. List został wystosowany przez członków Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność" pracujących w PKP S.A., Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku. Wystąpienie związkowców doskonale charakteryzuje sytuację, z jaką mamy do czynienia w PKP. W dalszej części wystąpienia będę posiłkował się treścią tego listu. Pozwolę sobie przytoczyć list w całości i na tym zakończę uzasadnienie wniosku o zwołanie posiedzenia Komisji Infrastruktury.

„Pan premier Rzeczypospolitej Polskiej Donald Tusk. Jako obywatele Rzeczypospolitej Polskiej oraz kilkudziesięcioletni pracownicy PKP zwracamy się do pana premiera o przeprowadzenie kontroli w PKP S.A., ponieważ to pan, jako premier doprowadził do tego, że zwiększono wiek przejścia na emeryturę do 67 lat i odpowiada za działania pańskich ludzi, którymi obsadził pan stołki dyrektorskie, ludzi, którzy nie mają żadnych skrupułów w wyrzucaniu ludzi starych, sprawdzonych, długoletnich pracowników na pastwę losu z naruszeniem prawa pracy i przygotowania porozumień na dobrowolne odejście z pracy w ramach porozumienia stron. Proponowane odprawy i porozumienie, jakie wymyślili pańscy ludzie, to hańba dla tych, którzy poświęcili życie dla PKP. Obecnie kieruje się pracowników na badania lekarskie i wymyśla się badania, które nie mają nic wspólnego z naszą pracą, aby jak najwięcej starych ludzi nie przeszło tych badań, tworząc w ten sposób stanowiska pracy dla kumpli z uczelni, rodzin i wszelkiej maści znajomków, którzy nie mają zielonego pojęcia o pracy na PKP, którzy wprowadzili już wiele niedogodności i bałaganu. Likwiduje się stanowiska pracy w całej Rzeczypospolitej Polskiej, tylko nie w Warszawie. Tam tworzy się system, który ma zlikwidować polską kolej zaściankową. Ludzi, którzy stracili zdrowie, pracując w strukturach PKP, tracąc jakość wzroku, nabywając choroby kręgosłupa i wiele innych schorzeń, ludzi, którzy narażali swoje życie i zdrowie, wyrzuca się jak stare brudy. Stosuje się zastraszanie i lobbing wobec pracowników, a zgłaszane do prezesa PKP sytuacje zostają bez jakiejkolwiek reakcji z jego strony. Prezes chwali się wynikami, tylko że nie mówi, jakim kosztem je osiągnięto. Podstawowa zasada – zniszczyć jak najwięcej starych kolejarzy. Będąc w wieku ponad pięćdziesiąt lat, okazuje się, że już jesteśmy starzy i niepotrzebni, a pan mówi nam: pracujecie do 67 lat. Już w III Rzeszy pewien człowiek w rozmowie ze swoim współpracownikiem wymyślił, że wszystkich ludzi powyżej 50 lat należy się pozbyć. Może w chwili obecnej należa-

łoby przy lekarzu orzekającym stopień zdrowia wybudować jeszcze dwa pomieszczenia, z których nie będzie się już wychodzić, nie będzie się narodowym ciężarem. I tak praca do śmierci. Średni wiek życia w Polsce dla mężczyzn to 67 lat, kobietom jeszcze troszkę życia na emeryturze zostanie. Jakie to ma znaczenie, kiedy i gdzie? Porządek musi być.

Chcielibyśmy, aby pan osobiście zainteresował się tym, co się dzieje w PKP S.A. Chcemy, aby doprowadził pan do spotkania przedstawicieli społecznych z panią minister transportu. Należymy do tych, którzy jeszcze wierzą w to, że praca na rzecz naszej ojczyzny – Rzeczypospolitej Polskiej – jest zaszczytem i honorem. Patrząc na to, co wyrabiają zatrudnieni przez pańskiego ministra „bankomaty" zarabiający miesięcznie prawie dwuletnie wynagrodzenia tych naprawdę pracujących naszych kolejarzy, odczuwamy coraz większe wzburzenie i rozgoryczenie. To wszystko dzieje się w świetle państwa prawa.

Do wiadomości: pan prezes PKP S.A. Jakub Karnowski, poseł na Sejm RP, minister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bańkowska, posłowie na Sejm RP: Tomasz Szymański, Zbigniew Girzyński, Krzysztof Ardanowski, Łukasz Zbonikowski, Janusz Dzięcioł, przewodniczący KK NSZZ „Solidarność" Piotr Duda, rzecznik etyki PKP S.A. Jacek Wojciechowicz, członek Rady Nadzorczej PKP S.A. Juliusz Englert". Tak brzmi ta petycja.

Szanowni państwo, list jest napisany językiem pełnym emocji i rozgoryczenia. Mam świadomość, że niektóre porównania mogą być uznane za zbyt drastyczne, ale wydaje mi się, że przede wszystkim należy znaleźć odpowiedź na pytanie, co takiego stało się w Grupie PKP, że związek zawodowy w liście otwartym kieruje do premiera takie, a nie inne słowa? Co się takiego stało? Odpowiedzi oczekujemy od ministra transportu. Liczymy także na odpowiedź ze strony prezesa Grupy PKP S.A., pana Jakuba Karnowskiego.

Z mojej strony to wszystko, panie przewodniczący. O uzupełnienie wypowiedzi chciałbym jeszcze poprosić pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Udzielam głosu przewodniczącemu Tchórzewskiemu. Proszę o kontynuowanie wątku rozpoczętego przez pana posła Adamczyka.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Wysoka Komisjo, chciałbym nawiązać do tego, iż na tym poziomie społecznego konfliktu, który powoli zaczyna wykazywać znamiona krzyku rozpaczy, dzieją się pewne rzeczy wbrew zapowiedziom pana premiera. Premier Tusk potwierdził przecież publicznie dążenie do ograniczenia w Polsce liczby tzw. umów śmieciowych. Jeżeli zmiany w PKP będą dalej szły w takim kierunku jak obecnie, oznaczać to będzie, że zapowiedzi premiera w kontekście umów śmieciowych nie zostaną spełnione.

Kolejny aspekt, który chcę poruszyć, to bardzo niedawne, bo z dnia 23 czerwca 2014 r., wystąpienie do pani wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej. Pani premier także otrzymała petycję. Nie chcę niepotrzebnie przedłużać wypowiedzi i dlatego nie zacytuję całości petycji, podkreślę jedynie, że została ona podpisana przez szefów dwóch największych central związkowych, tzn. pana Stanisława Stolorza przewodniczącego Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP i pana Henryka Grymela przewodniczącego rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność". W petycji są bardzo mocno podkreślone pewne fakty, a konkretnie chodzi o to, że jest to protest przeciwko polityce rządu i zarządów spółek kolejowych zmierzającej do likwidacji zakładów pracy, centralizacji zarządzania w spółkach i do wdrażania decyzji, które prowadzą do utraty setek miejsc pracy w terenie, a jednocześnie tworzy się nowe, wysoko opłacane stanowiska w departamentach i biurach central poszczególnych spółek w Warszawie. Pozwala to na zatrudnianie pseudospecjalistów z zewnątrz. W tym momencie przywołam cytat z petycji: „Wielokrotnie wskazywaliśmy, że specyfika kolei wymaga zarządzania obszarowego w terenie" i dalej: „istnieje konieczność utrzymania zatrudnienia specjalistów, którzy rozumieją pracę na kolei" itd.

W petycji jest wymienione jedenaście postulatów, które odnoszą się do wielu aspektów. Zwracają one uwagę na określone problemy i podkreślają, że w niektórych działaniach może chodzić o to, aby zmniejszyć koszty, ale skutkiem powiększenia skali społecznej nędzy. W ramach obecnej polityki zwalnia się pracowników w wieku powyżej lat pięćdziesięciu, którzy dodatkowo przepracowali w jednej firmie lat dwadzieścia pięć, trzy-

dzieści lub czterdzieści. Co to ze sobą niesie? Dotychczas przesuwano pracowników, którzy stracili zdrowie, a więc decydowały czynniki zdrowotne powiązane z koniecznością wykonywania określonych zadań wymaganych w pracy na kolei. Takich ludzi po prostu przesuwano na inne stanowiska pracy. W tej chwili są oni przeznaczeni do zwolnienia. Obecna sytuacja na polskim rynku pracy, dodatkowo związana z wydłużeniem wieku emerytalnego, powoduje, iż pracownik zwolniony z PKP, praktycznie rzecz biorąc, nie jest w stanie znaleźć nigdzie nowej pracy. Fakt, iż prawie 700 tys. ludzi w wieku powyżej pięćdziesięciu lat pozostaje bez pracy wskazuje na to, że zwolnieni z PKP od razu niemal stają się bezrobotni. Tak to wygląda z punktu widzenia polskiego państwa. Pamiętajmy, że przedsiębiorstwa państwowe, których reprezentantami są obecni dziś na naszym posiedzeniu panowie prezesi spółek kolejowych, powinny realizować politykę państwa.

Z naszego punktu widzenia, tzn. z punktu widzenia posłów na Sejm, to, co się dzieje w tych firmach, tzn. masowe zwolnienia pracowników i równie masowe zatrudnianie firm zewnętrznych, które – co należy wyraźnie powiedzieć – stosują totalny wyzysk pracowniczy, jest rozwiązaniem niedopuszczalnym. Poprzez swoje biuro poselskie badałem, jak wygląda zatrudniania osób w firmach zewnętrznych i jak się one rozliczają. Często zatrudniają one oficjalnie tylko na 1/10 etatu, a resztę pieniędzy wypłacają bezpośrednio do ręki itd. Miałem do czynienia m.in. z firmami sprzątającymi w szpitalach. Bardzo często kończyło się to złożeniem doniesienia do prokuratury. To co tam widziałem, to niemal średniowiecze, a już na pewno wczesnokapitalistyczny wyzysk pracownika. Ponieważ ludzie są bezrobotni, a dzieciom trzeba dać śniadanie, to godzili się na to, aby pracować oficjalnie za 900 zł miesięcznie na 1/2 lub 1/3 etatu, a faktycznie wykonywali pracę na pełnym etacie. To są fakty. Tak wygląda polska rzeczywistość.

Jeżeli naprawdę mamy zmierzać w takim kierunku, że przedsiębiorstwa państwowe realizujące politykę państwa będą stosowały opisane metody zarządzania, a wszystko na to wskazuje, ponieważ pochwalono się taką koncepcją medialnie w „Pulsie Biznesu", to chyba coś jest nie tak. Chcę uzyskać dziś odpowiedź, czy rzeczywiście taka jest polityka rządu? Patrząc na to zagadnienie z tego punktu widzenia, obecny dziś pan dyrektor z MIR, mimo chęci, których istnienia nie neguję, nie odpowie nam na to pytanie. Nie jest w stanie przedstawić polityki rządu w tej dziedzinie. Nie dowiemy się, czy jest rządowe przyzwolenie na to, aby zarządy spółek kolejowych prowadziły taką politykę personalną.

Czy doczekamy się wreszcie wstrzymania niekontrolowanego wzrostu zatrudnienia w centralach spółek? Z pisma, które mam przed sobą, wynika, że np. w centrali PKP S.A. zatrudnienie wzrosło dwukrotnie w ciągu 2013 roku. Działa tam 28 biur z dyrektorami i ich zastępcami. Wzrost liczby kadry kierowniczej jest kilkukrotny itd. Inny przykład, w PKP PLK jest 112-114 dyrektorów projektów. W tej chwili dokładnie nie pamiętam, ale można odnieść wrażenie, że do kompletu brakuje jeszcze tylko stanowiska dyrektora projektu do spraw dyrektorów projektów. Te sprawy tak właśnie wyglądają. Pensje zatrudnionych osób są mnożnikowe w stosunku do pracowników, którzy pracują i żyją za 2,0-2,5 tys. zł pensji netto. Wynagrodzenia dyrektorów są kilkunastotysięczne. Można powiedzieć, że są one słuszne o tyle, o ile mają doprowadzić do likwidacji zatrudnienia pracowników na stanowiskach robotniczych. Mamy wówczas z głowy negocjacje ze związkami zawodowymi. Wystarczy sama podpisana umowa zewnętrzna, w związku z którą ktoś przyjdzie i posprząta, przejdzie po torach, coś zmyje itd.

Obecne decyzje zarządu wskazują, że wyprowadzanie usług na zewnątrz firmy stanowi określony i realizowany kierunek polityki we wszystkich spółkach kolejowych. Inaczej mówiąc, jest to polityka właściciela zaakceptowana przez rząd. Inaczej nie można chyba tego ująć ani określić realizowanych planów związanych ze zwalnianiem, zatrudnianiem i wymianą kadry. Związki kolejowe piszą i informują, że często nowozatrudnieni pracownicy biorą się z klucza towarzyskiego i nie znają w ogóle specyfiki kolejowej. Zalecenia, które wydawane są po to, aby sprawozdania z wykonania zadań przygotowywane dla kadry kierowniczej pisane były prostszym językiem, o czymś świadczą. Obecna kadra kierownicza nie rozumie np. co to jest SRK i ma poważne braki, jeśli chodzi o nomenklaturę zawodowo-kolejową. Myślę że jest to dość przerażające zjawisko.

Postulaty pracowników kolei, które są oficjalnie przedstawiane, muszą stanowić przedmiot dyskusji w Sejmie. Żądania traktowania pracowników z godnością i poszano-

waniem, zaprzestania szykanowania i poróżniania oraz zakazu stosowania zastraszenia wobec pracowników, którym grozi się zwolnieniem z pracy, zaprzestania nękania pracowników poprzez ciągłe groźby wprowadzenia zmian zapisów w układach zbiorowych godzących w prawa pracownicze itd. nie mogą pozostać bez naszej reakcji. Musimy upomnieć się o poszanowanie przez zarządy spółek praw pracowniczych, przestrzeganie zasad opiniowania i uzgadniania ze związkami zawodowymi spraw określonych w przepisach ogólnych. Jeśli pod tymi postulatami podpisują się szefowie związkowych central, a oprócz tego na powyższe tematy docierają do posłów oddolne informacje z PKP, to oznacza, że opisane fakty rzeczywiście mają miejsce. Inaczej trudno byłoby mi zrozumieć, że ktoś pisałby oficjalnie do pani wicepremier Bieńkowskiej, a rzeczy, których dotyczy jego pismo, nie posiadałyby żadnego uzasadnienia w rzeczywistości. Gdyby tak było, to zakładam, że już zostałyby wytoczone procesy sądowe o pomówienia z powództwa prezesów spółek wobec szefów poszczególnych central związkowych. Nic takiego dotychczas się nie zdarzyło i nic nie słyszałem, aby miało nastąpić w przyszłości, oznacza to, że opisane fakty są prawdziwe.

Codzienna praktyka, proszę panów prezesów, jest taka, że szefowie związków zawodowych obawiają się występować w podobnych sprawach. Jeśli spojrzymy na to zjawisko z tego punktu widzenia, to okaże się, iż system zastraszania zaszedł już bardzo daleko, że związkowcy, których chroni w firmach prawo, a przynajmniej powinno, obawiają się, że ta ochrona nie będzie już wystarczająca.

Uzyskujemy np. informację, że wynajmuje się najlepszą kancelarię prawną byłego ministra sprawiedliwości, tylko po to, aby móc chronić kierownika ewidentnie łamiącego prawa pracownicze. W ten sposób broni się tego człowieka w procesie, jaki mu wytoczyli pracownicy. Na tego typu informacje musimy reagować jako posłowie i stąd dzisiejsze posiedzenie Komisji, na którym w obecności strony społecznej chcemy o pewnych sprawach porozmawiać. Mamy do czynienia z poważnymi rzeczami. Wyraźnie widać, że w naszym demokratycznym systemie zaczynają się dziać bardzo złe rzeczy. Człowiek, który pracuje, powinien czuć się godnie, powinien być godnie wynagradzany i czerpać satysfakcję z pracy, a tymczasem tak nie jest. Te wartości gdzieś po drodze się zagubiły.

Apeluję, aby w codziennym pędzie nie zatracić się i nie stracić umiaru, a szczególnie poszanowania człowieka, jak piszą autorzy petycji. Człowiek powoli staje się tylko pionkiem na szachownicy. Jest tylko elementem polityki personalnej firmy, zaczyna brakować mu podmiotowości.

W odniesieniu do polityki kadrowej PKP nie chodzi nam o to, aby zobaczyć, że po zwolnieniu tylu i tylu osób oszczędziliśmy tyle i tyle milionów złotych. Jeśli przyjrzymy się, ile zarobiły firmy konsultingowe działające na zlecenie spółek kolejowych, to się okaże, że w niektórych przypadkach zarobiły one po kilka lub nawet kilkanaście milionów złotych. Pokazuje to, że nie tylko idea oszczędności nam przyświeca. Podobnie, jeśli chodzi o wynajęcie kancelarii prawnej pana byłego ministra sprawiedliwości. Wiem, że jest to koszt niebagatelny, ponieważ znam obowiązujące stawki. Kiedyś było tak, że to zatrudniony w firmie radca prawny szedł do sądu bronić interesów spółki, teraz robi to prywatna kancelaria, a w związku z tym koszty z tego tytułu idą w setki tysięcy złotych, a czasami nawet w miliony.

W tej chwili powyższe zagadnienia pozostawiamy na boku, ale jeśli chcecie panowie prezesi uzasadniać oszczędnościami wyprowadzenie firmy na prostą, to prosilibyśmy także o ustosunkowanie się do tego, iż mamy do czynienia z ludźmi. Podobnie jak osoby zarządzające są ludźmi i wymagają poszanowania ich godności osobistej, tak samo zwykły pracownik, który tylko sprząta, również posiada godność osobistą. Można i należy od niego wymagać solidnej pracy, ale trudno jest mi wyobrazić sobie, na czym polega oszczędność, jeśli wykonanie usługi przekazuje się zewnętrznej firmie. Oznacza to jedynie, że nie radzimy sobie z organizacją własnej pracy. Z drugiej strony dopuszczamy także do tego, że w zewnętrznej firmie, która nie dba o renomę, pracownik może zostać bezwzględnie wykorzystany i za usługę, za wykonanie której należy się konkretne wynagrodzenie, pracownik wykona ją, ale w warunkach wręcz średniowiecznego wyzysku. Na taki system organizacji pracy i na taki sposób osiągania efektów działalności gospo-

darczej nie możemy się zgodzić, choćby ze względu na obowiązujące zasady konstytucyjne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu posłowi Tchórzewskiemu za przedstawienie uzasadnienia do wniosku posłów klubu PiS. O zabranie głosu proszę pana Jakuba Karnowskiego, prezesa PKP S.A. Liczymy, że pan prezes odniesie się do stawianych kwestii i udzieli odpowiedzi na pytania, które się pojawiły w wystąpieniach przedmówców. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, tematem mojej prezentacji jest restrukturyzacja zatrudnienia w PKP S.A., czyli w spółce-matce Grupy PKP, ale gdyście państwo doszli do wniosku, że potrzebne jest udzielenie odpowiedzi na pytania dotyczące sytuacji w innych spółkach Grupy – do czego niekoniecznie zachęcam, ponieważ przygotowana prezentacja zajmie nieco czasu – to chcę powiedzieć, iż towarzyszą mi dziś panowie: Piotr Ciżkowicz z PKP S.A., Filip Wojciechowski z PKP PLK, Marcin Celejewski z PKP Intercity oraz Łukasz Strączek z PKP Cargo.

Moje wystąpienie rozpocznę od tego, iż – dla zachowania porządku – przypomnę państwu, że w tej chwili rozmawiamy o spółce PKP S.A., która to spółka nie jest spółką kolejową. PKP S.A. jest spółką, która sprawuje nadzór właścicielski nad grupą kapitałową PKP oraz zarządza nieruchomościami. W wystąpieniach wprowadzających panów posłów padały stwierdzenia, że PKP jest spółką kolejową. Głównie pojawiały się one w liście odczytanym przez pana posła Adamczyka. Powtarzam zatem jeszcze raz, PKP S.A. nie jest spółką kolejową. To tyle tytułem koniecznego wyjaśnienia.

Zmiany w polityce zatrudnienia zapoczątkowane wraz z rozpoczęciem kadencji zarządu, na czele którego stoję, miały za zadanie osiągnięcie następujących celów: poprawa efektywności pracy, poprawa jakości pracy, wprowadzenie i ujednolicenie standardów w poszczególnych częściach organizacji, informatyzacja i automatyzacja procesów oraz pozyskanie nowych, wykwalifikowanych kadr dla spółki. To wszystko spowodowało konieczność przeprowadzenia restrukturyzacji zatrudnienia polegającej na dostosowaniu struktury zatrudnienia do potrzeb spółki.

Mówiąc w skrócie, program dobrowolnych odejść, o którym wspominali panowie posłowie, jest ostatnim elementem przeprowadzanego procesu. Pierwszym elementem było wprowadzenie zmian do zakładowego układu zbiorowego pracy dla pracowników centrali, czyli PKP S.A. Nastąpiło to w roku 2012. Następnym krokiem było dokonanie centralizacji funkcji wsparcia oraz optymalizacja procesów i procedur. Miało to miejsce w roku ubiegłym, tj. 2013. W roku bieżącym przeprowadzamy restrukturyzację zatrudnienia w zespołach zapewniających utrzymanie nieruchomości.

Warto w tym miejscu powiedzieć, że w PKP S.A. pracuje ok. 2600 osób, a w całej Grupie PKP ok. 86.000 osób. Jeżeli zatem mówimy o centrali, czyli PKP S.A., to nasze rozważania dotyczą ok. 3% ogólnej liczby pracowników Grupy PKP S.A.

Odnosząc się jeszcze do uwagi, która została zgłoszona na początku posiedzenia, mam na myśli kwestie dotyczące sporów zbiorowych i problemy związane z kłopotami w porozumieniu się z partnerami społecznymi. Chcę państwu powiedzieć, że w tej chwili w PKP S.A. nie ma żadnych otwartych sporów zbiorowych. Na początku kadencji obecnego zarządu, przed dwoma laty, takie spory były. W ostatnim czasie, kiedy na spotkaniach z pracownikami przedstawialiśmy założenia programu dobrowolnych odejść, spotkało się to ze złym przyjęciem przez załogę, ale jak sama nazwa wskazuje, program ma charakter dobrowolny.

Zmiany w ZUP – zbiorowym układzie pracy, które zostały wprowadzone w 2012 r., można streścić w sposób przedstawiony na slajdzie. Po pierwsze, wprowadziliśmy jeden składnik wynagrodzenia zasadniczego w miejsce sześciu dotychczas obowiązujących. Po drugie, wynagrodzenie ustalono jako krotność kwoty bazowej. Po trzecie, zablokowano podstawy do naliczania wysokości nagród jubileuszowych na poziomie z roku 2012. Ujednolicono także zasady wynagradzania w taki sposób, że wyeliminowano premię regulaminową, która nie miała żadnego związku z jakością wykonywanej pracy. Wprowadziliśmy także większą możliwość pozyskania specjalistów, bez oczekiwania

na uzyskanie prawa do dodatku stażowego oraz wprowadziliśmy pewne usprawnienia w procesie HR.

W tym okresie miała miejsce fluktuacja zatrudnienia, która wynikała z zatrudniania kadry posiadającej wysokie kwalifikacje, niezbędne do realizacji celów z zakresu obsługi nieruchomości, realizowanych obecnych i przyszłych inwestycji, audytu, analiz rynkowych, informatyki i marketingu. Osób z kompetencjami w tych dziedzinach brakowało w spółce PKP S.A. w tamtym czasie, tzn. przed rokiem 2012.

W innych obszarach działania wprowadziliśmy centralizację. Mam na myśli tzw. obszary wsparcia, czyli informatykę, finanse i rachunkowość, windykację, kontroling, zakupy, audyt wewnętrzny, kadry i płace. Prawdopodobnie do tych obszarów odnoszą się państwa uwagi i zarzuty, które mówią, iż pozbawiamy miejsc pracy osoby spoza Warszawy, a na ich miejsce zatrudniamy specjalistów z Warszawy. W pewnym sensie jest to prawdą, ale niestety taka jest specyfika procesów centralizacji wsparcia i związana z tym sytuacja na rynku pracy. Wszystkie firmy działające prężnie na rynku podlegają analogicznym procesom, a nam zależy na tym, aby PKP S.A. w jak największym stopniu była efektywną i dobrze zorganizowaną spółką rynkową.

Jeśli przejdziemy teraz do liczb i spojrzymy na poziom zatrudnienia w PKP S.A. w okresie 2012-2014, to zauważymy następujące wielkości. Zatrudnienie spadało w tym okresie w sposób nieznaczny, od poziomu 2844 osób – proszę się nie sugerować liczbami po przecinku, bo na slajdzie pokazano liczbę etatów – do nieco poniżej 2700, według stanu na koniec czerwca 2014 r.

Jeżeli spojrzymy na wielkości charakteryzujące przyjęcia do firmy i odejścia z niej, czyli to, co rzeczywiście składało się na podane wyżej dane, zauważymy, że w każdym okresie jest nieco więcej odejść niż przyjęć, ale w całym tym okresie przyjęć do spółki było całkiem dużo. Wiąże się to z realizacją procesów, o których wspominałem wcześniej.

Jakie są powody odejść z pracy w PKP S.A. w okresie od 2013 r. do maja 2014 r.? Wszystkie są wymienione na slajdzie. W zależności od okresu, który analizujemy, od 40 do 42% odejść z PKP S.A. było spowodowanych przejściem na emeryturę. Od 37 do 47% przypadków zwolnień to wynik porozumienia stron. Pozostałe przypadki, w rodzaju wypowiedzenia umowy przez zakład pracy, stanowią, jak widać, zdecydowaną mniejszość.

W związku z fluktuacjami w zatrudnieniu dochodzi do zmian charakterystyki zatrudnionych pod względem wieku pracowników i poziomu ich wykształcenia. Z przedstawianych danych wynika, że udało nam się spowodować, iż odsetek osób z wykształceniem wyższym nieco wzrósł, jeśli porównamy koniec grudnia 2011 r. i stan na koniec czerwca 2014 r. W tym samym okresie zmalał nieco odsetek zatrudnionych osób posiadających wykształcenie średnie i pozostałe. Jeżeli z kolei spojrzymy na strukturę wiekową zatrudnionych, to rzeczywiście zauważymy, że przybywa pracowników w wieku do lat 40, natomiast ubywa zatrudnionych w wieku powyżej 40 lat.

Trzeci etap procesu zmian to restrukturyzacja pionu utrzymania nieruchomości. Do tych kwestii odnosiły się spostrzeżenia panów posłów Adamczyka i Tchórzewskiego, przedstawione na początku posiedzenia. W tym zakresie zostały podjęte określone decyzje. Ich treść macie państwo w tej chwili wyświetloną. Na początku lutego br. nasze organy właścicielskie i nadzorcze, tj. rada nadzorcza spółki i walne zgromadzenie akcjonariuszy, zaakceptowały strategię zarządzania utrzymaniem nieruchomości. Następnie przez te organy został zaakceptowany plan optymalizacji procesów technicznego utrzymania nieruchomości.

Dlaczego poprosiliśmy o to radę nadzorczą i WZA? Przyczynami była niska jakość wykonywanych prac, wysokie koszty utrzymania tzw. ZUN, czyli zakładów utrzymania nieruchomości, dublowanie wykonywanych prac w obszarze zasobów wewnętrznych oraz zewnętrznych, a także stwierdzony brak odpowiedniej bazy sprzętowej. Podjęte przez nas działania miały na celu poprawę efektywności, optymalizację kosztów oraz wprowadzenie nowego modelu utrzymania nieruchomości, także z udziałem podmiotów zewnętrznych.

Jak to zagadnienie wygląda przez pryzmat liczb? Obecnie w tzw. zespołach utrzymania nieruchomości pracuje 467 osób. Przypomnę, że w całym PKP S.A. jest zatrudnionych ok. 2600 osób. W podziale na konkretne zajęcia i zawody: rzemieślnik-specjalista

to ok. połowa zatrudnionych, znaczna część to rzemieślnik, a pozostałe grupy zawodowe przedstawia prezentowany slajd.

Przyjrzeliśmy się również temu, w jaki sposób odbywa się praca. Przeprowadzono całkowicie techniczną, zupełnie bez emocji, analizę efektywności zatrudnienia. Na ZUN spojrzeliśmy w podziale na regiony. W tej chwili mamy 6 ZUN. Przeprowadziliśmy starannie konkretne badania. Proces badawczy był bardzo długi. Ostatecznie wyszło nam, że tylko 51% czasu wynikającego z danych kadrowych jest przeznaczone na pracę wyspecyfikowaną w raportach. Krótko mówiąc, przeciętny pracownik poświęca zaledwie minimalnie więcej niż połowę swojego czasu pracy na faktyczne wykonywanie czynności, za które pobiera wynagrodzenie.

Posłużyliśmy się także drugim wskaźnikiem, przy pomocy którego policzyliśmy średnią efektywność w stosunku do rynku. Nie wdając się w szczegóły, jeżeli państwo zażyczycie sobie takowych, to chętnie je przygotujemy, ale dziś chciałbym tylko powiedzieć, że porównaliśmy, jak wygląda efektywność pracownika zakładu utrzymania nieruchomości PKP S.A. w odniesieniu do średniej rynkowej. Z analizy wyszło nam, że jest to 76%.

Przekładając powyższe dane na konkretne koszty PKP S.A. zauważymy, iż suma kosztów ponoszonych przez nas z tytułu utrzymania nieruchomości wynosi ok. 29 mln zł, dokładnie 28,7 mln zł, z czego 23,3 mln zł to koszty osobowe, a pozostałe to w pewnym uproszczeniu – koszty administracyjne. Idąc dalej w naszej analizie stwierdziliśmy, że 27,7 zł to kwota, jaką płacimy za roboczogodzinę przeciętnemu pracownikowi zakładu utrzymania nieruchomości w PKP S.A. Kwota rynkowa jest widoczna na dole slajdu i, jak państwo widzicie, wynosi ona 20,63 zł. Jeżeli 27,7 zł przemnożymy przez podane przeze mnie wcześniej dwa współczynniki, to otrzymamy kwotę, jaką faktycznie płacimy za wykonaną pracę. Ostatecznie jest to 71 zł. Taki właśnie koszt związany z utrzymaniem nieruchomości w PKP S.A. należy odnieść do wysokości kosztów rynkowych, które, jak powiedziałem, kształtują się na poziomie nieco ponad 20,63 zł.

Biorąc to wszystko pod uwagę, 330 osobom zatrudnionym w zakładzie gospodarowania nieruchomościami zaproponowaliśmy skorzystanie z programu dobrowolnych odejść. Bardzo proszę, abyście państwo zechcieli zwrócić uwagę na te liczby. W PKP S.A. pracuje 3% ogółu zatrudnionych w Grupie PKP. Przypominam, że PKP S.A. nie jest spółką kolejową. Program dobrowolnych odejść zaproponowaliśmy 330 osobom, co stanowi jakieś 0,03-0,04% wszystkich zatrudnionych w Grupie PKP. Nie jest to zwalnianie ludzi, a jedynie program dobrowolnych odejść.

Jakie są warunki dobrowolnego odejścia z pracy, jeśli chodzi o pracowników zakładu utrzymania nieruchomości? Nie wchodząc w szczegóły, proponujemy kwoty od 18-krotności do 24-krotności miesięcznego wynagrodzenia. Znaczna część pracowników znajduje się już w wieku ochronnym, można więc założyć, że w dalszej lub bliższej przyszłości te osoby będą rezygnować z pracy z powodu przejścia na emeryturę. Półtoraroczna lub dwuletnia pensja jest tym, co proponujemy w zamian za dobrowolną rezygnację z pracy. Jeszcze raz przypominam, że program dobrowolnych odejść jest kierowany tylko do 330 osób.

To tyle z mojej strony, jeśli chodzi o program dobrowolnych odejść, czyli to, o co pytali panowie posłowie. Żeby niepotrzebnie nie zajmować państwa czasu postaram się jeszcze w dużym skrócie przybliżyć inne zmiany, jakie zostały wprowadzone w Grupie PKP w ostatnich dwóch latach, które dotyczą standardów zarządzania kapitałem ludzkim.

Po pierwsze, w ramach rozwoju kapitału ludzkiego wprowadziliśmy kodeks etyki. W tym miejscu chcę powiedzieć, że jeśli zdarzałyby się przypadki, o których mówił pan przewodniczący Tchórzewski, czyli mobbing lub inne niewłaściwe wykorzystywanie pozycji przełożonego w relacjach z jego podwładnymi, to w naszej spółce jest specjalna osoba, całkowicie niezależna od władz firmy, której zadaniem jest zajmowanie się takimi przypadkami, pomaganie ludziom i nadawanie sprawom odpowiedniego biegu. Tą osobą jest rzecznik kodeksu etyki. Tę funkcję sprawuje obecnie pan Jacek Wojciechowicz, który był m.in. jednym z adresatów listu wystosowanego przez „Solidarność". To jest nowa instytucja w naszej spółce, wcześniej ona nie istniała.

Wprowadziliśmy także nowe zasady rekrutacji i zatrudnienia oraz ustrukturyzowaliśmy to, co w tym zakresie było już wprowadzone wcześniej. Warto podkreślić, że posia-

damy także politykę antymobbingową oraz regulamin zarządzania konfliktami interesów w Grupie PKP.

Zwiększyliśmy również nakłady na szkolenia. Traktujemy je jako inwestycję w kapitał ludzki. W bieżącym roku na ten cel przeznaczymy prawie 3 mln zł. Jest to oczywiście kwota na wszystkich pracowników.

Nastąpił także proces wzrostu efektywności operacyjnej i kosztowej. Oszczędności z tego tytułu szacujemy na ok. 3,5 mln zł. Zwiększyliśmy także kontrolę nad procesami zachodzącymi w spółce.

Chciałbym odnieść się także do wątku badań lekarskich, który pojawił się w wypowiedzi pana przewodniczącego. Kwestia badań wynika z obowiązujących przepisów prawa. To chyba oczywiste. Podstawa znajduje się w Kodeksie pracy, w ustawie o transporcie kolejowym i o służbie medycyny pracy oraz w przepisach wewnętrznych PLK S.A. i w PKP S.A. Przepisy prawa wymagają od nas przeprowadzania okresowych badań osób pracujących na torach. Na badania skierowanych zostało 870 osób. Mówiąc w uproszczeniu, konieczne było sprawdzenie, czy te osoby dysponują określonym wzrokiem i słuchem. Spośród 870 zatrudnionych 104 osoby nie przeszły badań okresowych. Oczywistą rzeczą jest, że ani zarząd PKP S.A., ani bezpośredni przełożeni tych osób nie mieli wpływu na wyniki przeprowadzonych badań. Spośród wspomnianych 104 osób 67, mimo że uzyskały negatywną opinię lekarską, zostały powierzone czynności związane z okresowym chodzeniem po torach. Pozostałym osobom z negatywnym wynikiem badań także planuje się przedzielenie nowych czynności, niezwiązanych z chodzeniem po torach. Podsumowując, szanowni państwo, nie wolno nam wpuścić na tory pracowników, którzy nie przeszli badań okresowych. Tak stanowi obowiązujące prawo. Proszę mi uwierzyć, że nie mamy żadnego wpływu na wyniki badań lekarskich. Nie możemy również nie poddać pracowników wymaganym przez prawo badaniom.

Na zakończenie, chciałbym jeszcze przybliżyć państwu kwestię związków zawodowych w PKP. Na temat związków sporo mówili panowie przewodniczący. Pan przewodniczący Adamczyk zacytował nawet cały list wystosowany przez NSZZ "Solidarność".

Szanowni państwo, w Grupie PKP funkcjonuje obecnie ponad 400 związków zawodowych. Koszty ich funkcjonowania to ok. 32 mln zł rocznie, w tym wynagrodzenia pracowników na stałe oddelegowanych do czynności związkowych kształtują się na poziomie ponad 16 mln zł, koszty wynikające z oddelegowań do doraźnych czynności związkowych – blisko 10 mln zł, a nieodpłatne udostępnienie nieruchomości na potrzeby związków zawodowych jest szacowane na ok. 1,8 mln zł. Wydaje mi się, że te liczby również powinniście państwo znać.

Może jeszcze kilka słów o strukturze zatrudnienia w Grupie PKP. Wcześniejsze dane, przypomnę, dotyczyły spółki PKP S.A. W Grupie PKP struktura zatrudnienia prezentuje się tak, jak widać na slajdzie. Zmiana i dane dotyczą ostatnich trzech lat, czyli porównujemy wielkości na koniec grudnia 2011 r. i na koniec czerwca 2014 r. Jeżeli chodzi o strukturę odejść z Grupy, to jest ona podobna jak w przypadku spółki. Mniej więcej połowa to emerytura, a porozumienie stron to od 13 do 18%. Koszty szkoleń w Grupie wzrosły w każdej spółce z wyjątkiem jednej.

Myślę, że warto także poświęcić chwilę uwagi kwestii wykorzystania outsourcingu. W PKP S.A. w ostatnim okresie, wspólnie z PLK, ogłosiliśmy przetarg na sprzątanie powierzchni dworcowych i peronów. Ok. 1/3, licząc kosztowo, jeśli chodzi o perony będzie wykonywana przez spółki powołane przez związki zawodowe, które zaproponowały nam najniższą cenę. Nie wiem, jak to się ma do zagadnień średniowiecznego wyzysku, o którym wspomniał pan przewodniczący. Takie są jednak fakty. Cieszymy się, że taką cenę nam zaoferowano i że to właśnie te spółki będą wykonywać prace. Podobna proporcja wystąpiła także w przypadku Intercity, jeśli chodzi o przetargi na czyszczenie taboru.

To wszystko z mojej strony. Jeżeli macie państwo pytania, jestem do dyspozycji. Postaram się na wszystkie udzielić odpowiedzi. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu prezesowi za przedstawioną prezentację. Otwieram debatę. Proszę o zgłaszanie się do udziału w dyskusji. Jako pierwszy zgłosił się pan poseł Michał Wojtkiewicz. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, zostało dziś powiedzianych bardzo dużo niezwykle istotnych rzeczy. Chciałbym odnieść się do jednej kwestii, tzn. do zarządzania nieruchomościami. Szanowny panie prezesie, wiem, że PKP dysponuje olbrzymią liczbą nieruchomości, muszę jednak powiedzieć, że czasami sytuacja nie wygląda nawet na kabaretową, ale nosi cechy sarkazmu. Na przykład, na linii kolejowej Tarnów-Stróże znajduje się miejscowość Tuchów. W tej miejscowości jest stacja kolejowa. Mamy na niej informację z nazwą Tuchów, a pod nią jest dopisane „Dom Pogrzebowy".

Nie chcę wypominać pewnych rzeczy panu prezesowi, ale mam wrażenie, że w PKP dominuje w tej chwili myślenie typu: zróbmy coś, nawet byle jak i byle gdzie, ale zróbmy coś, aby oddać jak najszybciej część naszego majątku. Nawet nie chodzi mi o to, że oddaliście nieruchomość pod usługi pogrzebowe. Chcę natomiast zwrócić uwagę, że wcześniej, gdzieś po drodze była gmina, a przynajmniej być powinna. Bardzo prosiłbym o wyjaśnienie tej sytuacji. Może być na piśmie. Mnie się nie spieszy. Rozmawiałem już na ten temat z wójtem. Tam od razu jest złomowisko, jednym słowem – fatalny obraz, ale chciałbym wiedzieć, czy w ogóle występowaliście wobec gmin z jakimiś propozycjami w tym zakresie?

Moim zdaniem, gminy jako pierwsze w kolejności powinny móc przejąć majątek PKP, próbować go zagospodarować, a dopiero, gdy się okaże, że nic z tego nie wychodzi, to wtedy w ostateczności można w waszych nieruchomościach urządzać domy pogrzebowe. Na marginesie, dom pogrzebowy przy peronie PKP kojarzyć się może z czymś na kształt ostatniego przystanku na drodze pociągu życia. Jest taka znana piosenka grupy Boney M, która nosi tytuł „One way ticket", czyli bilet w jedną stronę. Z pewnością usługi pogrzebowe na peronie to nie jest dobra wizytówka firmy takiej, jaką jest PKP.

Wiem, że wam jest ciężko, wszystkim jest ciężko, ale bardzo proszę, abyście wystrzegali się w przyszłości robienia podobnych głupot. To taka serdeczna prośba z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. Kwestia, którą pan poruszył, wydaje się być istotna, ale chyba nieco mija się ona z tematem naszego dzisiejszego posiedzenia. O zabranie głosu proszę pana posła Króla.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Bardzo przepraszam, panie przewodniczący, ale skoro zwraca mi pan uwagę, to od razu wyjaśniam, że poruszyłem kwestię peronu na stacji Tuchów tylko dlatego, iż pan prezes PKP mówił o nieruchomościach.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dlatego na drugi raz bardzo proszę, aby pan w takich sytuacjach nie zwracał mi uwagi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jestem daleki od tego, aby panu zwracać uwagę, panie pośle. Pozwoliłem sobie tylko na zauważenie pewnej sytuacji. Przypominam, że rozmawiamy o polityce kadrowej.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

To się wiąże z polityką kadrową, panie przewodniczący, jak najbardziej. Jeżeli ktoś nieumiejętnie zarządza majątkiem spółki, to pozwala na otworzenie domu pogrzebowego na przystanku kolejowym. Bez wątpienia jest to wynik złej polityki kadrowej. Bez względu na to, z której strony spojrzymy na ten przypadek, zawsze pojawi się kwestia polityki kadrowej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zrozumiałem sens pana wypowiedzi, panie pośle. W tej chwili o zabranie głosu proszę pana posła Króla.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Postaram się być precyzyjny w wypowiedzi i trzymać się ściśle tematu, którym zajmuje się dziś nasza Komisja.

Po pierwsze, chcę powiedzieć, że prezentacja przedstawiona przez pana prezesa PKP S.A. była przygotowana z punktu widzenia interesów zarządu spółki, tzn. była dość ogólna jako całość, a uszczegółowiała tylko te elementy, które były wygodne dla osób zarządzających firmą. Jeżeli pan pozwoli, panie prezesie, to dopytam pana o kilka detali, które według mnie są jednak sprawami istotnymi.

Rozpocznę od slajdu, który cały czas się wyświetla. Jego treść jest dość intrygująca. Trudno cokolwiek zarzucić hasłu mówiącemu o inwestowaniu pieniędzy w kapitał ludzki oraz konkretnym kwotom przeznaczanym przez was na szkolenia pracowników. Jak zwykle jednak, diabeł tkwi w szczegółach. Niektóre przekazane przez was wzrosty nakładów, jak np. w przypadku PKP Energetyki, niemal dwukrotny wzrost, podobnie w przypadku Intercity, robią wrażenie, ale czy moglibyśmy się dowiedzieć od pana prezesa, z jakich szkoleń rzeczywiście mógł skorzystać szary pracownik Grupy PKP w roku 2012 i 2013? Na czym polegała specyfika tych szkoleń? Byłbym zobowiązany za odpowiedź na te pytania.

Druga kwestia, która – jak mi się wydaje – umknęła gdzieś w całości przedstawionej przez pana informacji zbiorczej, wymaga zweryfikowania przez pana prezesa. Jak pan zapewne wie, prezydium Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" opublikowało swoje stanowisko. W związku z tym, chciałbym pana prezesa poprosić o weryfikację danych podawanych przez związkowców. To, że posiada pan negatywny stosunek do działaczy związkowych działających w kierowanej przez pana spółce, dało się łatwo zauważyć po tym, jak przedstawił pan pewne dane na temat kosztów działalności związków zawodowych w PKP. Dotychczas wydawało mi się, że w Polsce m.in. o to właśnie chodziło po przemianach roku 1989, żeby można swobodnie zakładać związki zawodowe i do nich należeć. Wygląda jednak na to, że w PKP jest tak, że jeśli się należy do związku to od prezesa dowiaduje się później, jakie koszty z tym się wiążą, tak jakby było winą związkowców, iż w naszym kraju istnieją legalnie związki zawodowe. Przyznam, że to dość smutna refleksja.

W tej chwili przechodzę już do argumentów podnoszonych przez NSZZ „Solidarność". Krótko mówiąc, chciałbym uszczegółowić pewne kwestie. Czy jest prawdą, panie prezesie, że w centrali PKP S.A. w 2013 r. zatrudnienie wzrosło dwukrotnie? Interesuje mnie tylko centrala. Proszę o weryfikację tej informacji.

Kolejna sprawa. Czy prawdą jest, że w PKP PLK działa w tej chwili 28 biur z dyrektorami i ich zastępcami? Proszę też powiedzieć Wysokiej Komisji, ile było takich jednostek organizacyjnych wcześniej, w latach poprzednich? Prosiłbym jednocześnie o wyjaśnienie, z czego wynika fakt, że pańskie sprawozdanie obejmuje tylko okres 2012-2014? Czym to jest merytorycznie uzasadnione? Przyznam, że nie rozumiem tej kwestii. Jestem od niedawna posłem i jeśli byłby pan łaskaw to wyjaśnić, będę zobowiązany. Przypuszczam, że jest jakaś przyczyna takiego stanu rzeczy, że zajmujemy się analizą tylko ostatnich dwóch lat.

Kolejna sprawa, panie prezesie. Z pańskiej wypowiedzi zrozumiałem, że osoby, które skorzystają z programu dobrowolnych odejść, nie są w statystykach wykazywane jako ci, z którymi rozwiązano stosunek pracy. Moim zdaniem, jest to niewłaściwe podejście, ponieważ obie sytuacje niczym się od siebie nie różnią. Z tego, co mi wiadomo, umowa zostaje rozwiązana za porozumieniem stron, ale przy skorzystaniu z dobrodziejstwa ustawy o dobrowolnych odejściach. Rozumiem, że ci ludzie zostaną w przyszłym roku również wykazani, jako ci, którzy odeszli za porozumieniem stron. Wydaje mi się, że jeśli tak, to mamy do czynienia z pewnym przekłamaniem, ponieważ intencja zwolnienia pracownika pozostaje po stronie pracodawcy. Znam osobiście przypadki, że niektóre osoby kilka ostatnich miesięcy w pracy spędziły w pustym pomieszczeniu, a ich zwolnienie

formalnie zostało dokonane za porozumieniem stron. Są firmy, które stosują tego typu politykę. Proszę zatem o uszczegółowienie podanych informacji, ponieważ zbiorcza informacja, która traktuje program dobrowolnych odejść jako porozumienie stron, jest w mojej ocenie nierzetelna.

Na początek te trzy główne kwestie. Prosiłbym pana prezesa o ustosunkowanie się do nich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Udzielam głosu panu posłowi Jerzemu Szmitowi. Proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym zadać cztery pytania. Panie prezesie, rozumiem, że obejmując rządy w spółce i kierując nią już chyba dobrze ponad rok…

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Dwa lata, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Dobrze, niech będzie dwa lata. Zakładam, że posiada pan już wyrobiony pogląd na ten organizm, jakim jest przedsięwzięcie gospodarcze pod nazwą PKP S.A. Przypuszczam, że ma pan także określoną wizję tego, w jaki sposób spółka powinna funkcjonować, że wie pan, jaki jest cel jej działania, jak powinien wyglądać optymalny organizacyjny i kadrowy kształt spółki itd. Właśnie o to chciałbym pana zapytać. Czy mógłby pan członkom Komisji przedstawić swoją wizję docelowego funkcjonowania spółki PKP S.A.?

Chciałbym także, aby podzielił się pan z nami opinią na temat tego, jak pan widzi aktualnie realizację założonych celów? Czy osiągnął pan już połowę, trzy czwarte, czy może 80% tego, co postanowił zrobić w PKP? Tej klasy menadżer jak pan stawia sobie samodzielnie biznesowe cele do realizacji i sam najlepiej wie, czy się z nich wywiązał. Za to przecież płaci się najlepszym menadżerom na rynku.

Drugie pytanie dotyczy wskazanych przez pana wskaźników mierzenia efektywności pracowników. Z przedstawionych przez pana wskaźników wynikała bardzo niska efektywność pracy załogi zatrudnionej w PKP, a przynajmniej tej jej części, która zajmuje się zarządzaniem nieruchomościami. Nie wiem jednak, czy w tych obliczeniach został uwzględniony fakt, iż nieruchomości PKP dość często należą do tzw. nieruchomości niechcianych. Nieruchomości, które można określić jako atrakcyjne, przeszły w inne ręce już kilka lat temu, natomiast pozostało tylko to, co nie znalazło nabywców. W tej sytuacji osiągnięcie wysokiej rentowności ze złych walorów jest zadaniem niezwykle trudnym. Dlatego chciałbym wiedzieć, czy w prowadzonych przez pana obliczeniach i w wysokości zaprezentowanych nam współczynników ten stan rzeczy został odpowiednio uwzględniony?

Trzecie pytanie wiąże się z kosztami zarządu PKP S.A. w relacji do kosztów ponoszonych na całą zatrudnioną załogę. Interesowałby mnie np. współczynnik kosztów zarządu do łącznych kosztów związanych z płacami pracowników. Każda firma taki współczynnik wylicza. Chciałbym, aby pan powiedział, panie prezesie, jak to w tej chwili wygląda w PKP S.A. Chodzi mi oczywiście o relację, o stosunek procentowy.

Ostatnie pytanie dotyczy planowanych redukcji zatrudnienia poza Warszawą. Z przekazanych mi informacji wynika, że w centrali warszawskiej redukcja nie nastąpiła. Jest wręcz przeciwnie – firma kadrowo się rozwija. PKP jest jednak przedsiębiorstwem ogólnopolskim i chciałabym się dowiedzieć, jak pan widzi, panie prezesie, tę kwestię. Czy dostrzega pan potrzebę funkcjonowania określonych struktur PKP S.A. poza Warszawą? Czy będą one także rozwijane, czy tylko redukowane w najbliższej przyszłości? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Udzielam głosu panu posłowi Adamowi Abramowiczowi. Proszę, panie pośle.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezesie, podał nam pan wskaźnik bardzo niskiej efektywności pracy. Zwracam uwagę, że efektywność pracy można podnosić nie tylko

poprzez redukcję zatrudnienia, w omawianym wypadku chodzi o przyrost zatrudnienia, jak rozumiem, ale także poprzez odpowiednio dobrane i przeprowadzone szkolenia pracowników. Z tego, co pan powiedział wynika, że na szkolenia firma wydała ogromną kwotę, niemal porównywalną, jeśli chodzi o wielkość, z kosztami funkcjonowania związków zawodowych. Mam na myśli koszty płac związkowców. Reszta to tylko dorzucone kwiatki w rodzaju dzierżawy nieruchomości, która jest przez pana wyceniona szacunkowo itd. Nie chciałbym się spierać o szczegóły, tak czy inaczej kwota wydana na szkolenia jest znaczna. W całej Grupie PKP to ok. 16 mln zł.

Mam w związku z tym pytanie. Panie prezesie, czy przeprowadziliście jakieś badania na temat efektywności prowadzonych szkoleń? Jeden z kolegów zwrócił już uwagę na fakt, że w niektórych spółkach Grupy PKP wzrost wydatków na szkolenia wyniósł 100%. Chciałbym się dowiedzieć, czy pan sprawdził, panie prezesie, jaki efekt przyniosły te szkolenia i czy w ogóle był jakiś efekt?

Zakładam, że szkolenia przyniosły efekt i już powinna być widoczna zwrotna korelacja, jeśli chodzi o zwolnienia. Mam przynajmniej taką nadzieję, ponieważ inaczej nie widzę żadnego uzasadnienia dla wydania tak ogromnych kwot na szkolenie personelu. Przy tak wysokich nakładach na szkolenia efektywność pracowników powinna rosnąć, a więc zwolnienia nie powinny być jakoś specjalnie drastyczne. Czy może pan powiedzieć Wysokiej Komisji, czy przeprowadziliście jakąkolwiek analizę dotycząca wzrostu wydajności pracy po poniesieniu określonych nakładów na szkolenia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. Głos zabierze pan poseł Bogdan Rzońca. Proszę, panie pośle.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, chciałbym zapytać pana o osobiste odczucia. Z tego, co zrozumiałem, kiedy dwa lata temu przyszedł pan do Grupy PKP, zastał pan tam całkowite zgliszcza i dlatego musiał pan odciąć się od ludzi, którzy tam pracowali, musiał pan dosłownie wszystko zmienić i naprawić. Chciałbym się dowiedzieć, jakie miał pan podstawy do tego, aby zrobić to, co pan dotychczas zrobił i robi? Czy przeprowadził pan jakieś badania, które uzasadniały tego rodzaju diagnozę i terapię? Co pana uprawniało do podjęcia takich, a nie innych działań oprócz wiedzy, jaką pan wcześniej wyniósł z banków? Co pana uprawniało do tego, aby zakwestionował pan niemal wszystko, co działo się na polskiej kolei do czasu, kiedy objął pan rządy w PKP?

Panie prezesie, pan nas naprawdę nie musi uczyć, co to znaczy zarządzać zasobami ludzkimi. Nie potrzebujemy wysłuchiwać wykładów na ten temat.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Panie przewodniczący, bardzo przepraszam, ale muszę zareagować. Ja nikogo nie uczę ani nie pouczam, tylko staram się odpowiedzieć na postawione pytania.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, zrobił pan nam wykład, to po pierwsze, a po drugie, proszę mi nie przerywać, bo teraz ja mówię.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Staram się od razu wyjaśnić zaszłe nieporozumienie.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Niech się pan tak nie denerwuje, panie prezesie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panowie, apeluję o więcej spokoju. Nie brnijcie w tę dyskusję. Panie pośle, proszę kontynuować.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

W każdym podręczniku zarządzania bez problemu można znaleźć wyjaśnienie kwestii zarządzania zasobami ludzkimi i zapoznać się z celami, którym ma to służyć. Żeby o tym poczytać, nie trzeba nawet sięgać do podręczników, wystarczy zajrzeć do internetu.

Szanowny panie prezesie, nie przekona nas pan, że ludzie, którzy pracowali na kolei zanim pan przyszedł do PKP, to były osoby, które kompletnie nic nie umiały. Powiedział pan, że w PKP wzrosło w ostatnim czasie zatrudnienie osób z wykształceniem wyższym. To dobrze, ale nie przekona nas pan, że wzrost tego wskaźnika diametralnie zmienia sytuację na kolei. Z faktu, że pracownicy posiadają wyższe wykształcenie nie wynika bezpośredni wzrost efektywności ich pracy. Ten mechanizm tak nie działa. Nie znajdzie pan nic na ten temat nawet w najlepszych podręcznikach, ani takiej tezy nie potwierdza żadna znana mi praktyka. Wyższe wykształcenie nie gwarantuje bezwarunkowo lepszej jakości pracy załogi.

Uważam, że temat, którym się dziś zajmujemy, jest niezwykle ważny. W Polsce, przy czym nie myślę tylko o Grupie PKP, ale o szeroko przyjętym stylu zarządzania, człowiek stał się przede wszystkim kosztem, jeśli rozpatrujemy zagadnienie funkcjonowania firmy. Kiedy rozpatrujemy jednocześnie pozostałe aspekty zarządzania, takie jak efektywność, zysk itd., to jestem w stanie zrozumieć tę sytuację. Jednak z drugiej strony, mówiąc nieco sarkastycznie, podejście tego typu może spowodować, że np. za rok, jeżeli utrzyma się prezentowany przez pana trend w zarządzaniu PKP, nasze koleje staną się najlepsze na świecie. Pozwalniacie niepotrzebnych pracowników, zatrudnicie tylko osoby z wyższym wykształceniem i firma stanie się światowym liderem. Wydaje mi się, że nie jest to jednak takie proste.

Zależałoby mi poza tym na poznaniu opinii drugiej strony. Dosyć wymownym symptomem jest fakt, że w dzisiejszym posiedzeniu nie uczestniczy żaden minister. Przepraszam, panie dyrektorze, ale pana uśmiechy wydają mi się być nieco nie na miejscu w sytuacji, kiedy wypowiadają się posłowie. Pan jest młodym człowiekiem i myślę, że powinien pan raczej starać się wysłuchać wszystkich zainteresowanych stron. Na razie znamy wyłącznie stanowisko prezesa PKP i opinie posłów, którzy są autorami wniosku w sprawie odbycia dzisiejszego posiedzenia, ale w ogóle nie wiemy, co na ten temat myślą ludzie pracujący na kolei od wielu lat. Nie twierdzę, że nasi goście, siedzący na lewo ode mnie, to sami geniusze polskiej kolei, ale z pewnością nie są to też osoby, które kompletnie nie mają pojęcia, co zrobić z polską koleją. Jestem przekonany, że ci ludzie doskonale to wiedzą. Znam to środowisko od wielu lat, ponieważ problemami kolei zajmuję się dość długo, jeszcze od czasu mojej aktywności w strukturach samorządowych. Doskonale zatem wiem, co się stało z polską koleją i jak wygląda sytuacja z punktu widzenia tzw. kolejowych dołów.

Na posiedzeniu Komisji do Spraw Unii Europejskiej przedstawialiście nam państwo zmiany zachodzące w polskim kolejnictwie. Znamy opinie na temat polskiej infrastruktury kolejowej itd., ale nie mówi się głośno o tym, że z eksploatacji wyłączono w Polsce tysiące linii kolejowych. Ich już nie ma, one nie funkcjonują. Prosiłbym, abyśmy spróbowali dać sobie wspólnie szansę na wysłuchanie własnych opinii. Nie wiem, czy pan przewodniczący przewidział czas na wypowiedzi drugiej strony, tzw. strony społecznej. Myślę jednak, że warto poznać oceny nie tylko przez pryzmat statystki i współczynników, co zaprezentował nam zarząd PKP, ale należy również uważnie wysłuchać, co mają do powiedzenia sygnatariusze listu do pana premiera Tuska, który odczytał dziś przewodniczący Adamczyk. Apeluję, panie przewodniczący, o umożliwienie zaprezentowania szerokiego spektrum poglądów na temat PKP. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu posłowi Rzońcy. Szanowni państwo, mam prośbę, aby w wypowiedziach próbować się nieco ograniczać i nie kierować swoich słów *ad personam*. Koncentrujmy się na problemie. Taka jest moja sugestia. Przypominam, że rozmawiamy o bardzo poważnych kwestiach.

Poza tym, panie pośle Rzońca, nie dostrzegłem, żeby ktokolwiek się uśmiechał podczas wypowiedzi posłów. Być może taka ocena sytuacji, którą pan zaprezentował, wynika z faktu, że każdy z nas nieco inaczej odbiera rzeczywistość.

O zabranie głosu proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli chodzi o pana ostatnią uwagę, to chcę powiedzieć, że zarówno pan prezes, jak i pan dyrektor kilkukrotnie uśmiechali się w czasie wypowiedzi posłów, jednak nie uważam, aby było to w tej chwili najważniejsze.

Szanowni państwo, powszechnie znany jest trend polegający na zatrudnianiu w Grupie PKP osób rekrutowanych z szeroko rozumianego sektora bankowego. Czy pan prezes mógłby nas poinformować, ile osób zatrudnionych w PKP w ciągu ostatniego roku, a może uda się nawet odnieść dane do całej pana kadencji, pracowało wcześniej w bankowości lub w sektorze doradztwa finansowego? Prosiłbym także uwzględnić sytuacje, kiedy ktoś wcześniej trafiał z bankowości do jakiejś spółki kolejowej, a dopiero później był zatrudniany w centrali PKP. Nierzadko bowiem zdarzało się, że w takich przypadkach w statystyce podaje się, iż pracownik przeszedł do centrali z Grupy PKP. Jeśli zatem ktoś trafił do centrali z innej spółki Grupy PKP, ale wcześniej pracował w szeroko rozumianym pionie bankowości, także prosiłbym o wykazanie liczby takich osób. Reasumując, proszę o podanie, ile osób z sektora bankowego zostało zatrudnionych w PKP S.A. i w całej Grupie PKP w trakcie pana kadencji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. O zabranie głosu proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoko Komisjo, szanowni panowie prezesi, nie będę zadawał pytania dotyczącego zagadnień polityki kadrowej w PKP. Moi koledzy poruszyli już te kwestie, które także i mnie nurtowały, dlatego – przy okazji dzisiejszego posiedzenia poświęconego polityce kadrowej w Grupie PKP – chciałbym przedstawić pewną informację, którą szczególnie dedykuję panom prezesom.

Wszystko wskazuje na to, że jeżeli sytuacja się nie zmieni, to od 1 października 2014 r. zniknie na Politechnice Śląskiej ostatnia działająca w Polsce Katedra Transportu Szynowego. To stamtąd wywodzą się najlepiej przygotowani inżynierowie do pracy w kolejnictwie. Absolwenci tej katedry są rozchwytywani na rynku pracy, a 90% spośród nich znajduje zatrudnienie w Grupie PKP.

W związku z zagrożeniem likwidacją kierunku studiów bardzo zdecydowanie protestowali studenci uczelni. Wystąpili oni z petycją do rektora. Dodatkowo warto wiedzieć, szanowni państwo, że aby dostać się do tej katedry i móc napisać w niej pracę, wymagana jest wcześniejsza średnia ze studiów na poziomie 4.0. W następstwie prasowych doniesień o proteście studentów trzech byłych ministrów odpowiedzialnych za kolej, tzn. pan minister Grabarczyk, pan minister Liberadzki i moja skromna osoba, przekazało list do rektora Politechniki Śląskiej, pana prof. Karbownika, z prośbą o roztropne decyzje w tej materii.

Chciałbym zaapelować do panów prezesów, abyście również zainteresowali się tą kwestią. Jeżeli w najbliższych latach będą znikać fundamenty, na których opiera się tworzenie kadry dla najbardziej odpowiedzialnych stanowisk w Grupie PKP, a studia na Politechnice Śląskiej są ostatnią kompleksową propozycją dla studentów, to w przyszłości będzie jeszcze gorzej niż jest obecnie. Proszę zatem panów prezesów o przekazanie premier Bieńkowskiej, że tego rodzaju wystąpienie miało miejsce. Jest to bardzo symboliczny przyczynek do dalszego rozwoju niekoniecznie najlepszych tendencji, jeśli chodzi o kształt kadry zarządzającej sektorem kolejowym w najbliższej przyszłości. Skutki będą takie, że z jednej strony środowisko specjalistów zostanie rozproszone, a z drugiej strony – nie znajdzie się lepszych propozycji niż dotychczasowa na poziomie szkolnictwa wyższego w całym naszym kraju.

Szanowni państwo, rzecz jest rzeczywiście dość niezwykła – delikatnie mówiąc. Osobiście jestem poruszony planami likwidacji specjalistycznych studiów na Politechnice Śląskiej i dlatego podnoszę dziś tę kwestię, dzieląc się z państwem powyższą informacją. Zwracam także uwagę na fakt, że trzej byli ministrowie, z których każdy wywodzi się z odmiennej formacji politycznej: z PO, z SLD i z PiS, potrafiło uzgodnić i publicznie wyrazić wspólne stanowisko, które w postaci listu z apelem o rozsądek i roztropne podejmowanie decyzji trafiło do władz Politechniki Śląskiej. Polecam tę kwestię szczególnej

uwadze panów prezesów, nieobecnemu dziś ministrowi Klepackiemu oraz pani wicepremier Elżbiecie Bieńkowskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie pośle. Czy ktoś z państwa posłów chciałby jeszcze zabrać głos? Pan przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Moje pytania powinienem kierować do ministra odpowiedzialnego za sprawy kolei. Niestety, jest on nieobecny na dzisiejszym posiedzeniu, dlatego zwracam się do pana prezesa Karnowskiego.

Szanowny panie prezesie, proszę poinformować Wysoką Komisję, jaki jest koszt programu dobrowolnych odejść? Nie wiem, być może pokazywał pan to na slajdzie, ale w takim razie mi to umknęło.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Nie było takiego slajdu, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

W takim razie, proszę nam powiedzieć, jaki jest koszt tego programu?

Kolejna kwestia. Panie prezesie, proszę tego nie odbierać jako próby dezawuowania kwalifikacji pana i pańskich kolegów, którzy pracują z panem w zarządzie PKP S.A., ale kolejarze z wieloletnim doświadczeniem opowiadali mi, jak doszło do degradacji polskich szlaków kolejowych. Nie wiem, czy pan o tym coś słyszał? Czy pan cokolwiek o tym wie?

Sytuacja wyglądała tak, że ograniczano zatrudnienie w sekcjach kolejowych. Przypominam, że te sekcje zajmowały się utrzymanie szlaków kolejowych. Cięto koszty, a w związku z tym ograniczano zatrudnienie. Prosty rachunek ekonomiczny pokazywał, że najprościej będzie osiągnąć efekty poprzez ograniczenie zatrudnienia w sekcjach. Dziś sytuacja jest taka, jaką widzimy z okien pociągów, którymi podróżujemy. Wystarczy popatrzeć, jak wygląda rzeczywistość, kiedy poruszamy się szlakiem kolejowym. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat doprowadzono do całkowitej degradacji polskich szlaków kolejowych. Wydaje się, że pan powtarza dokładnie ten sam scenariusz. Mówi pan, a z pewnością mówi o tym pański współpracownik i kolega, wiceprezes PKP S.A. pan Ciżkowicz, że zostanie ograniczona liczba zespołów, ponieważ zespół jest niewydolny, ponieważ cztery godziny dziennie nie pracuje itd. Na marginesie ciekaw jestem bardzo, w jaki sposób to zmierzyliście? Kontynuując myśl: ograniczymy zespoły, bo jest drożej, zastosujemy outsourcing, skorzystamy z usług zewnętrznych firm. Wszystko niby logiczne, ale co się stanie w przyszłości? Nietrudno to przewidzieć: zostaną ograniczone koszty outsourcingu, bo na tym najłatwiej zaoszczędzić, kiedy zabraknie środków na wydatki bieżące. W sytuacji, gdy posiadamy własne zespoły, jesteśmy pewni, że te zespoły muszą być zadaniowane, natomiast wy, jako zarząd, idziecie po linii najmniejszego oporu. Jeśli nie macie zespołów, to nie macie zadań, nie macie ludzi i nie macie żadnego problemu. Można nie wydawać pieniędzy. Tak wygląda z boku wasze zarządzanie, panie prezesie.

Obecnie pański podwładny musi codziennie zadaniować zespół, panie prezesie. Musi on posiadać plan zadań na następny tydzień, na kolejny tydzień, jeszcze kolejny itd. Uważam, że jeśli prawdziwa jest wasza diagnoza, jakoby zespoły pracowały tylko cztery godziny dziennie, to odpowiedzialność za taką sytuację spada na wasze barki. To jest wasza wina, panowie prezesi i proszę się nie uśmiechać. Problem polega na tym, że albo pan, czyli pańscy podwładni, przygotowujecie harmonogram prac, które będzie wykonywał zespół i odpowiednio go zadaniujecie i jesteście tym samym w stanie policzyć, ile pracy powinien wykonać zespół, chociażby odnosząc się do prostego KNR, a kolejowe KNR, a nie tylko, również remontowe, instalacyjne itd., ciągle istnieją. Możecie z nich wziąć potrzebne nakłady roboczogodzin i tak przygotować plan dla zespołów, iż zostaną one wykorzystane przynajmniej w 90%. Jeżeli jest tak, że zespoły są wykorzystane tylko w połowie, to pierwsze, co powinien pan uczynić, to zwolnić ludzi, którzy nadzorują pracę tych zespołów. Rozwiązanie zespołów nie jest wyjściem, panie prezesie. To jest błąd.

Z ekonomicznego punktu widzenia wszystko może się zgadzać. Mam na myśli to, co pan nam przedstawił. Jednak działając dalej w ten sposób doprowadzi pan PKP S.A., a dokładnie zarządzanie nieruchomościami znajdującymi się w posiadaniu spółki, do całkowitego krachu i ruiny. Jeżeli posiada pan zespoły utrzymania ruchu, nie wiem, czy stosuję właściwą nomenklaturę, to bezwzględnie należy je wykorzystać we właściwy sposób. Co zrobicie, jak pozwalniacie pracowników zespołów i skończą się wam pieniądze na zatrudnienie firm zewnętrznych? Te pieniądze będą w pierwszym roku, ale co się stanie później, jeśli z jakichś powodów trzeba będzie ograniczyć wydatki? Proszę powiedzieć, gdzie będziecie cięli koszty w pierwszej kolejności? Ciąć kosztów nie będzie trzeba tylko pod warunkiem, że nie zatrudnicie zewnętrznych firm i przestaniecie naprawiać obskurne elewacje oraz dbać o zewnętrzne otoczenie waszych budynków, a ich stan techniczny nie będzie poprawiany.

Panie prezesie, wydaje mi się, że po dzisiejszej debacie można postawić dość prostą tezę. Uważam, że zmierzacie w kierunku degradacji polskiej kolei. Pan kiedyś odejdzie z PKP, panie prezesie, podobnie jak my odejdziemy z parlamentu. Nie wiadomo, kto pierwszy opuści zajmowany fotel, ale w tej chwili nie jest to istotne i nie chcę się tym dziś zajmować. Nie chciałbym jednak, aby pozostała jedynie spalona ziemia po odejściu pana i pana kolegów, bo oni odejdą również, zresztą jak każdy z nas tu obecnych. Nie chciałbym, żeby się okazało, iż podjęte przez was decyzje są dramatycznie złe, podobnie jak w przypadku sekcji kolejowych. Was już nie będzie. Staniecie się jedynie bezimienną grupą osób, która kiedyś zarządzała spółką i dlatego apeluję: więcej szacunku dla kolejarzy z dużym doświadczeniem w tej branży.

Jeśli można pozwolić sobie na dygresję, to powiem, iż jestem pod wrażeniem jak funkcjonuje sektor bankowy, który panowie w większości reprezentujecie. To naprawdę jest imponujące, w jaki sposób ten sektor potrafi adaptować się do okoliczności. Ciekaw jednak jestem waszej opinii, jeżeli okazałoby się, że dziś polskim sektorem bankowym zarządzają np. kolejarze, których zwolniliście z PKP S.A., ze wszystkich spółek: PKP PLK, PKP Intecity, PKP Cargo itd. Ciekawy jestem, co wówczas byście mówili na temat polskiej grupy bankowej zarządzanej przez kolejarzy?

Jeszcze raz powtarzam: więcej szacunku nie tylko dla kolejarskiego munduru, ale również więcej szacunku dla kolejarzy. Panie prezesie, oczekuję informacji o tym, jakie konsekwencje wyciągnie pan wobec tych, którzy doprowadzili do tego, iż sekcje kolejarskie są zadaniowane tylko w 50%? Proszę się nie zżymać, panie prezesie. Uważam, że w tym tkwi sedno problemu. Jeśli pańscy podwładni tego panu nie mówią, to ja to panu mówię. Myślę, że potwierdzą to również koledzy, którzy zajmowali się przygotowaniem zadań dla osób pracujących w tego typu sekcjach, czyli np. w zakładach utrzymania ruchu lub różnorakich instytucjach wspomagających. Podstawowym obowiązkiem pańskich ludzi jest właściwe zadaniowanie personelu tych sekcji.

Oczekuję od pana odpowiedzi, panie prezesie, jak również podjęcia w tej sprawie konkretnych decyzji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Czy ja mógłbym jeszcze coś dodać, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, ale krótko, panie pośle.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Jedno krótkie pytanie, jeśli pan pozwoli, które nawiązuje do podstawowej kwestii naszej debaty. Jako prawnik wiem, że polityka kadrowa nie podlega ocenia zewnętrznej z prawnego punktu widzenia. Zarząd spółki ma wolną rękę w tym zakresie. Należałoby się chyba jednak zastanowić, czy właściwe jest w tym momencie podejście do zagadnienia w sposób typowy dla finansistów i bankowców, a taki panowie reprezentujecie. Czy nie doprowadzi ono do tego, że metody stosowane w bankowości, nakierowane na uzyskanie jak największego zysku w wyniku obniżenia

kosztów, przede wszystkim poprzez redukcję zatrudnienia, zostaną implementowane do sektora kolejowego?

Amerykanie badali ten program na przykładzie energetyki. Kolej jest nieco do niej podobna. Wyszło im, że takie metody, czyli zwolnienia grupowe w energetyce, nie sprawdzają się tak dobrze jak w bankowości. Nawet, jeśli stosowano programy dobrowolnych odejść. Nigdy nie było tak, że po zwolnieniu określonej grupy osób uzyskiwano dokładnie takie oszczędności, jakie sobie założono. W dłuższym czasie okazywało się nawet, że przeprowadzone redukcje były dla zakładu pracy szkodliwe. Działania polegające tylko na prostej redukcji zatrudnienia nie dawały oczekiwanych efektów. Być może ta metoda sprawdza się w bankach, ale w branżach inżynierskich to nie działa. Amerykanie już o tym wiedzą.

Czy bierzecie państwo pod uwagę, że redukcje zatrudnienia, nawet oparte na programie dobrowolnych odejść, nie sprawdzają się w dłuższej perspektywie czasowej? Czy przeanalizowaliście panowie dokładnie tę kwestię? Czy może na to właśnie wydaliście te miliony złotych, które wykazaliście w przedstawionym sprawozdaniu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panu posłowi. W tej chwili, po wyczerpaniu listy mówców ze strony posłów, do dyskusji dołączą nasi goście reprezentujący stronę społeczną. Głosu będę udzielał zgodnie z kolejnością zgłoszeń. Jako pierwszy pan Stanisław Kokot, bardzo proszę.

Sekretarz Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Stanisław Kokot:

Szanowni państwo, reprezentuję Sekcję Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność". Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie prezesi, z przykrością dowiedziałem się dziś, że spółka PKP S.A. nie jest spółką kolejową. Kiedyś mówiono, że PKP S.A. to tzw. spółka-matka. Teraz można powiedzieć, że zostawiła ona wszystkie swoje spółki-córki na pastwę losu, pozostawiła je same sobie. Jest mi przykro, panie prezesie, że z takim stoickim spokojem mówi pan o ludziach, których się zwalnia z pracy. Dla mnie to coś absolutnie niesamowitego, ale prawdę mówiąc wcale się temu nie dziwię. Na jednym ze spotkań, mam nadzieję, że pan prezes to pamięta, mówiłem, iż potrzeba odrobinę człowieczeństwa w stosunku do kolejarzy. I co usłyszałem? Usłyszałem: nie mogę być człowiekiem, bo ja tu pracuję. Szanowni państwo, wydaje mi się, że to wiele mówi.

W tej chwili odniosę się do jednej kwestii związanej ze szkoleniami. Padały dziś ze strony posłów pytania o to, jak szkolenia zostały wykorzystane w praktyce, co one rzeczywiście dały załodze? Odpowiedź jest nadzwyczaj prosta: takiej analizy, która pozwoliłaby odpowiedzieć na te pytania, nikt nie zrobił. Pieniądze na szkolenia idą w dalszym ciągu, ale szkolenia można porównać do schodów. Jeżeli bowiem założymy, że mamy do czynienia ze schodami, których jeden stopień jest ukruszony, to my nie naprawiamy tego stopnia, tylko uczymy jak go przeskoczyć. Temu służą szkolenia. Na tym to polega.

Wyjaśnię, dlaczego użyłem takiego porównania. Posłużyłem się nim, ponieważ uważam, że jeśli mam szkolić dyżurnego ruchu pod kątem tego, jak ma on pokonać stres, to najpierw należy usunąć przyczyny, które powodują wystąpienie stresu. Tak chyba byłoby logiczniej. W ten sposób należy podchodzić do kwestii szkoleń, a nie wydawać pieniądze firmy na to, żeby dyżurny wiedział jak pokonać stres, w sytuacji, gdy przyczyny tego stresu nadal występują i będą występować. Stąd właśnie wywiodłem porównanie do schodów z uszkodzonym stopniem.

Panie prezesie, mówi pan, że musi stosować się do przepisów obowiązujących w spółkach, jeśli chodzi o kwestię zarządzania ludźmi, efektywność ich pracy, badania okresowe itd. A co było wcześniej? Ci ludzie przecież do tej pory jakoś pracowali i wydawało się, że wszystko jest w porządku. Dziś nakłada się na nich rygory i obowiązki. Bardzo proszę, nie twierdźmy, iż program dobrowolnych odejść rozwiąże problem i będzie on już całkowicie załatwiony. Odchodzący ludzie dostaną pieniądze. Mogą one zostać skonsumowane w bardzo różny sposób, ale nic nie załagodzi ludzkiego rozgoryczenia. Człowiek bez pracy będzie zestresowany i załamany tym, co go spotkało po tylu latach pracy. Kiedyś mówiono, że kolejarz idzie na służbę. Tak była traktowana praca kolejarzy. Normalny, odpowiedzialny kolejarz szedł do pracy, czyli na służbę z modlitwą na ustach. A dziś co? Po wielu latach pracy kolejarz staje się nagle niepotrzebny, z dnia na dzień.

Slajd pokazuje nam, w jaki sposób wymieniono tych ludzi. W tej chwili, po tym, jak tych ludzi wymieniono, pyta się nas, czego wy właściwie chcecie, panowie związkowcy? Przecież pracowników objął program dobrowolnych odejść. No to my odpowiadamy: co ten człowiek miał zrobić innego, skoro np. nie był w stanie dojechać do pracy, ponieważ zaproponowano mu pracę w takim miejscu, że więcej czasu spędzał na dojazdach, niż w faktycznej pracy?

Następna sprawa, jaką dziś już poruszono, to wykorzystanie czasu pracy. To niezwykle ważna rzecz, ale popatrzmy, panie prezesie, jak wygląda organizacja pracy w PKP. Jeśli dany pracownik ma przydzielony duży obszar pracy, to on musi przede wszystkim w jakiś sposób tam dojechać. To musi być możliwe do wykonania w rozsądnym czasie. Zapytajcie panowie o tę kwestię nie tyle przedstawicieli firm doradczych i konsultingowych, ale kolejarzy, którzy rzeczywiście daną pracę wykonują.

U nas, w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wynajęta firma obliczyła, że pewien zespół ludzi wykonuje pracę tylko w 40% swojej dniówki. Nie zadano sobie jednak trudu, aby zbadać, co składa się na tę pracę. Szanowni państwo, praca na kolei nie polega tylko na tym, że wymieniamy podkład lub usuwamy usterkę. Żeby usunąć jakąś usterkę, to np. monter urządzeń SRK – wytłumaczę dla tych co nie wiedzą, monter urządzeń SRK to monter urządzeń sterujących ruchem kolejowym – musi najpierw podejść do dyżurnego ruchu, wpisać się do książki S1758, otrzymać zgodę od dyżurnego na wykonanie określonych prac i dopiero wtedy może zacząć wykonywać konkretnej czynności. Dyżurny musi o wszystkim wiedzieć. Tego wymagają zasady bezpieczeństwa. Czyli bezpieczeństwo to raz, wcześniejszy dojazd to dwa, a dopiero na trzecim miejscu jest konkretna praca. Czasami zdarza się, że wspomniani monterzy jeżdżą nierzadko na starych rowerach, na tzw. „Ukrainie”, i muszą ponadto mieć zgodę dyspozytora na otworzenie urządzeń SRK. Dlatego, szanowni państwo, apeluję, aby się temu wszystkiemu dokładnie przyjrzeć. Wymienionych przeze mnie aspektów zwykle się nie dostrzega lub nie bierze pod uwagę.

Opowiem jeszcze państwu o dość humorystycznej sprawie, która zdarzyła się podczas pracy firmy konsultingowej Ernst&Young. Jest to słynna i znana firma, zgodzicie się państwo ze mną? Otóż ta firma przyglądała się pracy osób pracujących na nawierzchni torowej. Sygnalista dał znak, pracownicy schodzą z torów i odchodzą od stanowisk pracy. I jaki pomysł zgłasza w tym momencie firma konsultingowa? Pyta ona, ni mniej ni więcej, tylko dlaczego pracownicy nie przechodzą na sąsiedni tor?

Szanowni państwo, to wcale nie jest śmieszne. Takie rozwiązania były proponowane zupełnie serio. To pokazuje, w jaki sposób pracują firmy konsultingowe i ile jest warta ich praca.

Rzeczywistość wygląda natomiast tak, że kiedy tylko można, kiedy są sprzyjające okoliczności, to pracodawca na kolei o wszystko obwinia związki zawodowe. To one są największym wrogiem, to ich utrzymanie kosztuje najwięcej itd. Szanowni państwo, związki zawodowe upominają się przede wszystkim o godność pracownika, o godność człowieka, o to, by mógł godnie żyć w zamian za solidnie wykonywaną pracę. To związki walczą o to, aby pracownik mógł pracować. Spójrzmy w tym kontekście na to, ile pieniędzy wydajemy na usługi firm konsultingowych. Ileż to pochłania środków. Wydaje mi się, że nikt tego nie liczy, natomiast bardzo dokładnie patrzy się na zagadnienie, ilu pracowników trzeba zwolnić, aby poprawić wynik ekonomiczny.

Szanowni państwo, szkoda czasami słów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Proszę o zabranie głosu następnego mówcę, przy czym proszę przedstawiać się przed rozpoczęciem wypowiedzi. Chodzi o kwestie związane z protokołem z naszego posiedzenia. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP Tadeusz Gawin:

Nazywam się Tadeusz Gawin, reprezentuję Federację Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji.

Chciałbym zwrócić uwagę na kilka spraw. Pierwsza z nich związana jest m.in. z obecnym na sali panem Piotrem Ciżkowiczem, który oprócz bycia wiceprezesem PKP S.A. jest jednocześnie przewodniczącym rady nadzorczej TK Telekom. Szkoda, że pan prezes nie przekazuje do wiadomości publicznej informacji, iż w spółce TK Telekom trwa spór zbiorowy dotyczący kwestii zatrudnienia. W tej chwili znajdujemy się na etapie mediacji, czyli jesteśmy dość mocno zaangażowani. Mamy wybranego mediatora z listy ministerialnej i lada dzień powinniśmy przystąpić do mediacji.

Druga rzecz, o której chciałem powiedzieć, dotyczy kosztów działalności związków zawodowych. Pan prezes podał koszty funkcjonowania związków w Grupie PKP. Czy należy zatem rozumieć, że optymalną sytuacją jest ta, kiedy nie działają żadne związki? Wtedy nie byłoby również żadnych kosztów. Nie byłoby także żadnych problemów ze związkowcami. Zwracam jednak uwagę, że demokracja ma swoją cenę. Jesteśmy krajem demokratyczny, a przynajmniej za taki chcemy uchodzić, ale jeśli porównamy demokrację u nas z demokracją w krajach zachodniej Europy, to nam wyjdzie, że jesteśmy zaledwie małym karzełkiem i dość blado wypadamy w tym porównaniu. Myślę, że należy na to zwrócić uwagę.

Opowiadam się także za poznaniem kosztów tzw. audytów. Byłoby wskazane, moim zdaniem, aby panowie prezesi powiedzieli, ile kosztują firmę te wszystkie audyty, mniej lub bardziej potrzebne. Na półkach poniewierają się później opasłe raporty i to wszystko, co z reguły po nich zostaje. Warto byłoby się dowiedzieć, ile to wszystko kosztuje kolej w skali roku. Nie mówię w tym kontekście o doradcach i generowanych przez nich kosztach. Z założenia doradca powinien być człowiekiem doświadczonym, z dużą wiedzą merytoryczną i jego usługi muszą kosztować. Przeciwko takim doradcom nie powiem złego słowa, podejrzewam jednak, że gdybyśmy głębiej poszperali, to wśród zatrudnianych przez kolej doradców moglibyśmy znaleźć bardzo różnych i niewątpliwie ciekawych ludzi.

Pan poseł Polaczek podniósł w dyskusji kwestię kształcenia specjalistów na Politechnice Śląskiej. Może się okazać, że będzie w przyszłości problem z inżynierami kolejowymi, ponieważ grozi nam zamkniecie wydziału. Osobiście bym się tego nie obawiał, ponieważ, jak wynika z działań i decyzji osób zarządzających, wszystko wskazuje na to, że przede wszystkim powinniśmy poszukiwać specjalistów od bankowości. Wystarczy zatem, aby dotychczasowy wydział na Politechnice Śląskiej zaczął kształcić bankowców i dzięki temu pozyskamy kolejne nowe kadry, świetnie przygotowane do sterowania przedsiębiorstwami kolejowymi. Rozwiążą oni wszystkie problemy, przed którymi stoimy.

Szanowni państwo, powiem krótko, takiego dziadostwa na kolei, jakie jest obecnie, a pracuję już 42 lata, nigdy nie było. Znam kolej od wielu lat. Niekiedy sytuacje były naprawdę trudne. Kolej przewoziła kiedyś bardzo dużo towarów. Wystarczy spojrzeć na statystyki. Teraz jest inaczej, jednak takiego rozchwiania rozkładu jazdy i takiej destabilizacji ruchu kolejowego jak teraz, nigdy dotychczas nie widziałem, przez całe 42 lata. Aż przykro na to wszystko patrzeć.

Szanowni panowie, pojeździjcie może trochę po krajach zachodnich, to zobaczycie, jak powinna funkcjonować kolej. Ile jest pociągów pasażerskich, jak one jeżdżą itd. Nasz cały rozkład to tam zaledwie jedna tablica, a takich tablic jest na stacjach przynajmniej dziesięć. Proponowałabym, abyście panowie potraktowali to jako podstawę i sedno zarządzania koleją w dzisiejszej dobie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Proszę kolejnego mówcę o zabranie głosu.

Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:

Nazywam się Aleksander Motyka i reprezentuję Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie prezesi, dużo dziś powiedziano na tej sali o degradacji kolei i o spadku poziomu bezpieczeństwa. Ktoś w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku chyba założył, że kolej umrze śmiercią naturalną. To w tamtym czasie zlikwidowano wszystkie średnie szkoły kolejowe oraz specjalistyczne kierunki na politechnikach. Dziś planuje się zamknąć taki kierunek na ostatniej politechnice, która kształci specjalistów w tej dziedzinie. Dużo o tym zostało powiedziane, dlatego nie będę się powtarzał. Mam natomiast pytanie do pana prezesa PKP

S.A. Chciałbym się dowiedzieć, panie prezesie, czy jest prawdą, że o pracownikach kolei, którzy pracują dłużej niż dziesięć lat, mówi pan per „beton kolejowy”?

Drugie pytanie chcę zaadresować do pana prezesa Wojciechowskiego z PKP PLK. Proszę mi wyjaśnić, co ma znaczyć następujący zwrot: nie będzie pracy od matury do emerytury? To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń do dyskusji. Rozumiem, że wyczerpaliśmy listę mówców.

Sekretarz SKK NSZZ „Solidarność” Stanisław Kokot:

Czy mógłbym uzupełnić moją wcześniejszą wypowiedź, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę, z tym, że niech to będzie krótkie uzupełnienie.

Sekretarz SKK NSZZ „Solidarność” Stanisław Kokot:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym się konkretnie dowiedzieć, który związek zawodowy ma podpisaną umowę na sprzątanie na kolei? Taka informacja padła z ust pana prezesa, a ja chciałbym dowiedzieć się precyzyjnie – który związek zawodowy miał pan prezes na myśli? Ta kwestia gdzieś mi umknęła w trakcie poprzedniej wypowiedzi. To wszystko. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuje. Stwierdzam, że wyczerpaliśmy listę osób chętnych do zabrania głosu. Proszę pana prezesa Karnowskiego o odniesienie się do poruszanych zagadnień i udzielenie odpowiedzi na postawione pytania. Bardzo proszę.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Na wstępie pragnę przeprosić za moje zachowanie, być może zbyt emocjonalne w pewnym momencie. Tytułem wyjaśnienia i usprawiedliwienia mogę jedynie powiedzieć, iż wynikało ono z faktu, że traktuję państwa niezwykle poważnie.

Jeżeli ktoś wkłada mi w usta stwierdzenia typu „beton kolejowy”, to miałem prawo się trochę zdenerwować. Szanowni państwo, pragnę państwu powiedzieć i zapewnić, że w języku moich wypowiedzi nie używam słowa „beton”, kiedy mówię o innych osobach, bez względu na to, kim one są. Nie uważam również, aby osoby z wyższym wykształceniem były w jakimś sensie lepsze z tego tytułu od osób, które takiego wykształcenia nie posiadają. Nigdy nie odważyłbym się na wypowiedzenie takiego osądu. Podobnie jak i tego, że z definicji posiadam negatywny stosunek do związków zawodowych, o czym rzekomo ma świadczyć fakt, że informuję o kosztach ich działalności. To jest nieprawda i bardzo proszę mi wybaczyć, że się w takich sytuacjach zżymam albo że reaguję zbyt emocjonalnie, jak w przypadku rozmowy z panem posłem Rzońcą. W żadnym przypadku moje zachowanie nie było przejawem jakiejś arogancji i z pewnością nie jest moim zamiarem nieodpowiednie zachowanie się w trakcie dzisiejszego posiedzenia.

Szanowni państwo, postaram się odpowiedzieć na wszystkie pytania. Przy części z nich pomoże mi w tym pan prezes Piotr Ciżkowicz.

Pierwsza kwestia, stacja Tuchów i dom pogrzebowy. Cóż, w tej chwili nie mogę się do tego odnieść, ponieważ nie znam sprawy. Deklaruję, że wyjaśnię, jaki jest stan faktyczny i dlaczego tak się dzieje.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Na maila przesłano piękne zdjęcie, na którym wyraźnie widnieje napis „stacja Tuchów”, a pod nim „Dom pogrzebowy”. Myślę, że wyjaśnienie tego przypadku jest dość istotne i może mieć wpływ na dalsze działania związane ze sprzedażą lub wynajmem powierzchni należącej do PKP.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Na pewno to wyjaśnimy, panie pośle. Informację na ten temat prześlemy bezpośrednio do pana posła. Mówiąc kolokwialnie, zobaczymy co w tej sprawie da się zrobić.

Jeżeli chodzi o przekazywanie przez PKP dworców gminom, to w ostatnich dwóch latach przekazaliśmy takich dworców 180. Ważne wydaje mi się dostrzeżenie proporcji. W Polsce mamy ok. 2500 dworców, z czego czynnych jest ok. 600, a dochód pozyskujemy z mniej niż 10. Mówię o dochodzie netto z dworców. Podane wielkości ilustrują, ile dworców musi tak naprawdę utrzymać wszystkie pozostałe istniejące.

W ostatnich dwóch latach, jak wspomniałem, przekazaliśmy samorządom 180 dworców. W poprzednich dziesięciu latach zostało łącznie przekazanych 47 dworców. Myślę, że to pokazuje skalę zmian, do jakich doszło w tym obszarze. Samorządy w wielu przypadkach radzą sobie lepiej z tym niż nasza firma. Dzieje się tak z prostej przyczyny. Samorządowcy są z reguły bliżej dworca niż centrala PKP, to po pierwsze, a po drugie, często mają lepsze pomysły od nas na to, co zrobić z danym dworcem i jak go zagospodarować.

Na pytania dotyczące szkoleń odpowiedzi udzieli państwu pan prezes Ciżkowicz.

Kolejna sprawa, do której chce się odnieść, dotyczy pytania, czy jest prawdą, iż wzrosła liczba pracowników PKP S.A.? Szanowni państwo, ta informacja nie jest prawdziwa. Na jednym ze slajdów pokazałem, jak zmieniła się liczba pracowników całej spółki PKP S.A. w ostatnich latach. Ta wielkość spadała. Nieznacznie, ale jednak spadała.

Następne pytanie: ile departamentów jest w PKP S.A.? Ta liczba się nie zmieniła, to po pierwsze. Po drugie, szanowni państwo, liczba departamentów to rzecz wtórna. W pewnym momencie dokonaliśmy zmiany struktury organizacyjne i jeśli departament składał się np. z kilu wydziałów, to mogliśmy je podzielić i nazwać departamentami, ale miało to na celu wyłącznie znaczenie funkcyjne. Nie jest prawdą, że specjalnie powoływaliśmy nowych dyrektorów tychże departamentów. Jak zajdzie taka potrzeba, możemy przytoczyć konkretne liczby na poparcie moich słów.

Kolejna kwestia: dlaczego w mojej prezentacji odnoszę się do ostatnich trzech lat? Czynię tak z tej przyczyny, że zarząd pod moim przewodnictwem funkcjonuje nieco ponad dwa lata i dlatego taki punkt odniesienia uważam za właściwy. Można oczywiście pokazać dłuższą pespektywę, jeśli państwo uznacie to za stosowne, ale wydawało nam się, że przyjęty horyzont czasowy wystarczy do pokazania zmian, jakie zaszły w firmie.

Padło pytanie o to, jaka jest wizja i jak wygląda docelowy kształt PKP S.A. Przypomnę państwu, że przede wszystkim obowiązuje nas ustawa. Nie posiadam osobistego stosunku do tej kwestii ani nie czuję się uprawniony do mówienia publicznie na temat moich osobistych odczuć na ten temat. Określone zagadnienia są konkretnie regulowane przez ustawę. Możemy się z tym zgadzać lub nie zgadzać, ale prawo obowiązuje nas wszystkich. Z tej ustawy nie wynika również, żeby PKP S.A. była spółką kolejową – PKP S.A. spółką kolejową nie jest. Ustawa stanowi, iż PKP S.A. zostanie zlikwidowana po tym, jak spółki wchodzące w jej skład, z wyjątkiem PKP PLK, zostaną sprywatyzowane, a nieruchomości zostaną sprzedane.

Nieruchomości posiadamy w tej chwili ok. 100 tysięcy. Gdybyśmy chcieli powiedzieć, w jaki sposób dotychczas wypełniliśmy naszą misję, w jakim stopniu tego dokonaliśmy, to należałoby stwierdzić, że jeszcze przynajmniej przez sto najbliższych lat będziemy sprzedawać nieruchomości, które znajdują się w naszym posiadaniu. Nic na to jednak nie poradzimy, ponieważ tak stanowi ustawa. W ciągu ostatnich dwóch lat sprzedaliśmy nieruchomości o łącznej wartości ok. 600 mln zł. Współtworzyliśmy w tym czasie 14 projektów deweloperskich za kwotę ok. 10 mld zł. Wspomniane projekty są realizowane na terenach dworcowych. Tak to wygląda w liczbach, w dużym skrócie.

Jaki jest koszt zarządu PKP S.A.? Myślę, że państwo to doskonale wiecie. Na posiedzeniu Komisji przed dwoma laty ujawniłem wysokość mojego wynagrodzenia. Koszt całego zarządu jest na podobnym poziomie, na jakim był koszt poprzedniego zarządu spółki. Wynika to z faktu, że – mówiąc w pewnym uproszczeniu – nasze wynagrodzenia są dwa razy wyższe, niż wynagrodzenia członków poprzedniego zarządu, ale liczebność zarządu jest o połowę mniejsza. Do tego dochodzą jeszcze premie, które są wypłacane za zrealizowanie konkretnych zadań, o ile oczywiście postawione zadania będą zrealizowane.

Głos z sali:

Interesuje nas kwota, panie prezesie.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Ją też już ujawniałem, szanowni państwo.

Chciałbym jeszcze wyjaśnić jedną rzecz, mimo że wielokrotnie na ten temat się wypowiadałem przy innych okazjach. Wysoka Komisjo, nigdy nie pracowałem w banku. Pracowałem natomiast w instytucjach posiadających w swoich nazwach słowo „bank”, natomiast nie były to banki jako takie. Niewiele osób, które ze mną pracują w PKP S.A. i w spółkach zależnych, pracowało w bankach. Takie osoby oczywiście są, ale jeśli chodzi o konkretne dane na ten temat, to przekażemy je panu posłowi na piśmie. Nie jestem teraz w stanie powiedzieć, ile tych osób jest dokładnie. Wydaje mi się, że będzie ok. 50 takich osób.

Pan minister Polaczek wspomniał o Katedrze Transportu Szynowego. Pana ministra już nie ma na sali, ale mimo to chciałbym bardzo szczerze podziękować mu za tę informację. Zgadzam się ze stanowiskiem pana ministra w tej sprawie i informuję państwa, iż pracujemy nad odtworzeniem podobnej struktury organizacyjnej, być może także na Politechnice Śląskiej. Likwidacja Katedry z pewnością jest niepokojącym zjawiskiem, jeżeli weźmiemy pod uwagę dłuższy horyzont czasowy. Wydaje się nam, że istnienie wyższej uczelni kształcącej kadry inżynierskie na potrzeby kolei jest jak najbardziej wskazane.

Pan przewodniczący Adamczyk pytał o koszty programu dobrowolnych odejść. Jednorazowo wyniosą one ok. 15 mln zł. Na tę sumę składają się przemnożone kwoty, od 18 do 24 pensji, przypadające na każdą odchodzącą osobę. Roczne oszczędności wynikające z wprowadzenia tego programu powinny wynieść ok. 13 mln zł. Inaczej mówiąc, koszt odejść to nieco więcej niż roczne oszczędności, a więc w okresie trochę dłuższym niż rok powinien nam się zwrócić koszt całego programu.

Pan przewodniczący zapytał również o kwestie dotyczące ograniczeń w sekcjach kolejowych. Na to się właśnie zżymałem, za co przepraszam, ale PKP S.A. nie jest firmą kolejową. Przede wszystkim zajmujemy się zarządzaniem nieruchomościami, a tylko część naszych nieruchomości jest związana z ruchem kolejowym. Z tej przyczyny porównanie zastosowane przez pana przewodniczącego nie wydało mi się w żaden sposób adekwatne.

Pozostała jeszcze do omówienia kwestia szkoleń, ale o to poproszę pana prezesa Ciżkowicza. Zanim jednak oddam głos panu prezesowi, chciałbym powiedzieć kilka słów w związku z wypowiedzią pana przewodniczącego Tchórzewskiego. Chodzi mi o rzekome patologie i wynajęcie kancelarii prawnej należącej do byłego ministra sprawiedliwości. Szanowni państwo, wspomniane zdarzenia odnoszą się do sytuacji w Zakładzie Południowym PKP Cargo przed wprowadzeniem zmian. Chcę państwu powiedzieć, że to, co się tam działo w związku z jedną osobą, której nazwiska świadomie nie wymieniam – był to przewodniczący regionu – to dopiero była jedna wielka patologia. Temu człowiekowi postawiono konkretne zarzuty i cała sprawa wydaje się raczej bezdyskusyjna, co potwierdzają również niektórzy związkowcy. Fakt, że po tym wszystkim ów człowiek został ponownie wybrany na przewodniczącego „Solidarności” w Zakładzie Południowym, uważam za skrajną patologię. Szczerze mówiąc, miałem wrażenie, iż sprawa jest na tyle oczywista, iż nie powinna budzić żadnych dyskusji i polemik. Będziemy chcieli rozstać się z tym panem jak najszybciej i w tym celu wynajmiemy prawników, którzy pomogą nam zrealizować nasz cel. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu prezesowi Karnowskiemu. Zgodnie z zapowiedzią pana prezesa, kwestie dotyczące szkoleń omówi prezes Ciżkowicz. Bardzo proszę.

Wiceprezes PKP S.A. Piotr Ciżkowicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, postaram się w skondensowany sposób wyjaśnić zagadnienia dotyczące szkoleń w naszej firmie. Na wstępie od razu chcę przeprosić za to, że nie będę omawiał tego zagadnienia spółka po spółce. W moim wystąpieniu posłużę się kilkoma przykładami, ale jeżeli okazałoby się to niewystarczające, to bardziej szczegółowe dane przekażemy państwu na piśmie. Rozpocznę naturalnie od PKP S.A., ponieważ to tej spółki dotyczyło pierwsze pytanie.

W ubiegłym roku w PKP S.A. przeprowadziliśmy ok. 3500 szkoleń, co oznacza średnio rzecz biorąc, że każdy zatrudniony pracownik został przeszkolony 1,5 raza. Jeśli chodzi o efektywność tych szkoleń i korzyść, którą przyniosły, trzeba zauważyć, iż ich spektrum było bardzo szerokie. Począwszy od bardzo specjalistycznych szkoleń w zakresie zarządzania nieruchomościami do zupełnie podstawowych szkoleń dotyczących codziennej obsługi komputera. Prowadzone szkolenia traktujemy jako inwestycje w pracowników, którzy z takich lub innych powodów nie posiadali koniecznych kompetencji. Zmiany struktury organizacyjnej i zasad funkcjonowania spółki wymuszały posiadanie określonych umiejętności. Przykład, który dobrze ilustruje moje słowa, dotyczy przejścia w PKP S.A. od obiegu papierowego dokumentów do obiegu elektronicznego. W tej sytuacji obsługa komputera staje się kluczową kompetencją, którą musi posiadać pracownik zatrudniony w firmie.

Nie będę oczywiście wymieniał państwu wszystkich szkoleń, które przeprowadzamy, bo to nie miałoby większego sensu, powiem tylko, że prowadzimy bardzo szczegółową diagnozę potrzeb szkoleniowych każdego pracownika. W tym roku liczba szkoleń, jeśli chodzi o PKP S.A., będzie jeszcze większa niż w roku ubiegłym. Luki kompetencyjne są cały czas ogromne, ale konsekwentnie współpracujemy z pracownikami, którzy chcą się rozwijać i lepiej pracować. Staramy się wspólnie jak najszybciej domknąć wspomniane luki kompetencyjne.

Jakie efekty przynoszą szkolenia? Odpowiadając na to pytanie powiem, że istnieje cała masa wskaźników pokazujących, że faktycznie poprawia się sposób, w jaki stosujemy nadzór nad nieruchomościami i dokonujemy obrotu nimi. Dla mnie jednym z podstawowych wskaźników jest skuteczność przetargów na sprzedaż nieruchomości. Jest to pochodna zarówno sposobu zarządzania, jak i odpowiednich szkoleń. Przed naszym przyjściem do firmy celem, jaki stawiało się pracownikom, była tzw. liczba wystawień nieruchomości na sprzedaż. Celem znacznie bardziej racjonalnym jest liczba domkniętych umów lub przychody wygenerowane z tego tytułu. Skoro jednak było tak, jak było, to skuteczność przetargów nie przekraczała 15%. Obecnie skuteczność przetargów wynosi 40%, czyli mówiąc w zaokrągleniu, udaje nam się sprzedać niemal co drugą nieruchomość.

Jeżeli chodzi o obiektywne miary zewnętrzne, to można przywołać wynik europejskiego badania, tzw. Eurobarometru, który obejmuje wszystkie kraje Unii. Analizuje ono w kilkudziesięciu wymiarach satysfakcję pasażera wyniesioną z doświadczenia, którym jest korzystanie z usług kolei. Zaczyna się to od zakupu biletu, następnie mamy pobyt na dworcu, jazdę pociągiem itd. Kiedy obejmowaliśmy obowiązki członków zarządu, niemal we wszystkich wskaźnikach plasowaliśmy się w okolicach od 23 do 27 miejsca. Myślę, że o efektywności szkoleń, na które wysyłamy pracowników zajmujących się utrzymaniem dworców i obsługą pasażerów najlepiej świadczy fakt, iż obecnie odnotowaliśmy poprawę o 21% w tym badaniu. Jest to największy skok spośród wszystkich krajów Unii, a został on dokonany zaledwie w okresie dwóch lat. Cały czas nie jesteśmy jeszcze topową firma, tzn. nie mieścimy się w pierwszej piątce, ale zdołaliśmy się przesunąć w rankingu o wiele pozycji do przodu.

Inna obiektywna miara to np. stopień wynajęcia powierzchni na kluczowych dworcach. Kiedy rozpoczynaliśmy wprowadzanie zmian, ten odsetek nie przekraczał 50%. W tej chwili wynosi on 80%. Podobnych wskaźników mógłbym wymienić jeszcze przynajmniej kilka.

Aby uniknąć błędnego przeświadczenia, że nasze szkolenia nie są kierowane do osób zajmujących się obsługą pasażerską, podam przykład dotyczący Intercity. W minionym roku zostało przeszkolonych 1750 konduktorów – każdy z nich dwukrotnie. Wcześniej oceniono ich kompetencje, zdiagnozowano potrzeby itd. Został powołany specjalny ośrodek szkoleniowy, w którym lada chwila pojawią się symulatory, na których swoje umiejętności będą szkolili maszyniści. Wszystko to pokazuje, że inwestujemy w kolejarzy. Przeważająca część kosztów szkoleń, ok. 80-90% ich wartości, to inwestycja w kolejarzy, a nie jak w niektórych kręgach to się określa – w „bankomaty”. Szczegółowe dane możemy państwu przedstawić, jeśli będzie taka potrzeba.

Zadano również pytanie o metody pomiaru czasu pracy w zakładach utrzymania nieruchomości. Po pierwsze, od razu informuję, że dokonaliśmy stosownego pomiaru czasu pracy. Metod pomiaru jest wiele, a nie chciałbym ponownie zostać posądzony o to, że robię państwu jakiś wykład, dlatego postaram się krótko odnieść do tej kwestii.

Jedną z podstawowych metod pomiaru jest metoda polegająca na tym, że za osobą wykonującą pracę chodzi się ze stoperem. Może się to komuś nie podobać, ale ta metoda pomiaru czasu pracy jest powszechnie stosowana do optymalizacji procesów biznesowych. Na analizę czasu pracy poświeciliśmy dużo czasu i energii. Jednym spostrzeżeniem chcę się z państwem podzielić. Gdyby była większa elastyczność, zarówno ze strony pracowników, jak i ze strony przedstawicieli strony społecznej w kwestii uelastyczniania czasu pracy, czyli zgoda nie na pracę od 7.00 do 15.00, od poniedziałku do piątku, ale zgoda na pracę wtedy, kiedy tych osób rzeczywiście potrzebujemy, to najprawdopodobniej nasze decyzje personalne również byłyby inne. Niestety, musimy utrzymywać nieruchomości w trybie 24-godzinnym. Pasażer wymaga od nas, żeby dworzec był posprzątany zawsze, kiedy się na nim pojawi, a nie w godzinach od 7.00 do 15.00, od poniedziałku do piątku. W związku z tym myślę, że część pracowników może podziękować również partnerom społecznym za taką, a nie inną sytuację, w jakiej się obecnie znaleźli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie prezesie. Szanowni państwo, pozwolę sobie powiedzieć kilka słów od siebie, zanim udzielę głosu przedstawicielowi wnioskodawców. Nie ulega wątpliwości, że z tego, co zostało dziś powiedziane, płyną bardzo jasne wnioski. Najwięcej problemów pojawia się w relacjach pomiędzy związkami zawodowymi a zarządem Grupy PKP.

W dyskusji pojawiały się, co oczywiste, emocjonalne akcenty w wystąpieniach panów posłów oraz w wypowiedziach strony społecznej. Jestem to w stanie zrozumieć. Mówię w tej chwili we własnym imieniu. Przez 25 lat zarządzałem firmą średniej wielkości, a zatem te kwestie nie są mi obce.

Nie ulega wątpliwości, że kolej przeszła niełatwą drogę od momentu, kiedy w 2001 r. uchwalono ustawę o restrukturyzacji, modernizacji i prywatyzacji. Mówili o tym posłowie, jak i członkowie zarządu PKP S.A. Od czasu przyjęcia ustawy kolej została praktycznie pozostawiona sama sobie. Takie stanowisko wobec przewoźnika zajmowały wszystkie rządy, które w Polsce w tamtych latach odpowiadały za stan państwa. Brak zainteresowania polskimi kolejami doprowadził do naróśnięcia, jak państwo doskonale wiecie, olbrzymiego długu w wysokości 7 mld zł. W minionym czasie została praktycznie zdegradowana cała infrastruktura kolejowa. Przyszedł zatem moment, w którym należało podjąć inicjatywę wyprowadzenia kolei ze stanu zapaści. Trzeba było bezwzględnie poprawić stan sieci i taboru, który był w stanie dość opłakanym. Również wiele złego stało się, przepraszam, że to mówię, także w sposobie funkcjonowania załogi. Pracownicy zatrudnieni na kolei siłą rzeczy musieli poddać się wpływowi zgubnych procesów, które miały miejsce w firmie. Przepraszam za to stwierdzenie, ale wydaje mi się, że tak mogło być. Dzisiaj uczestniczycie państwo w procesie zmian, który wymaga z waszej strony, ze strony pracowników, poniesienia określonych kosztów. Kolej podnosi się ze stanu zapaści, poprawia się stan infrastruktury i jest szansa, aby nadal kontynuować pozytywne przekształcenia, ponieważ w perspektywie finansowej na lata 2014-2020 Komisja Europejska oczekuje zmiany dotychczasowych proporcji inwestycyjnych z obecnych 60% do 40% na korzyść dróg, na 60% do 40% na korzyść kolei. Nie zapadły jeszcze ostateczne decyzje, ale wydaje się, że środki niezbędne do efektywnej modernizacji są na wyciągniecie ręki. Potrzebne będzie jeszcze mądre zarządzanie, zaangażowanie i ciężka praca załogi, ale sukces jest blisko.

Nie mam wątpliwości, że trwający proces przekształceń wymaga wysiłku z jednej i z drugiej strony – od zarządzających i od załogi. Prawdopodobnie wystąpią napięcia we wzajemnych relacjach i pojawią się jakieś spory lub konflikty. To jest nieuniknione. Tak jest już dziś i najpewniej tak samo będzie w przyszłości. Zresztą wyartykułowaliście to państwo na tej sali.

Poniższe słowa kieruję pod państwa adresem. Mamy stan prawny taki, jaki mamy. Ustawa o związkach zawodowych daje uprawnienia stronie społecznej i pracownikom.

Dla równowagi niejako, ustawy mocujące zarządzających dają im konkretne kompetencje. To, co jest ważne, to realizacja celów ustawowych, o których wspominał pan prezes Karnowski. Ich osiągnięcie niejako obliguje strony do rozmowy. Jeśli spróbujecie się wznieść ponad to, co was dzieli i odsuniecie na bok niepotrzebne emocje oraz usiądziecie do wspólnych, racjonalnych rozmów, to uda się wspólnie osiągnąć cel, a przynajmniej tego państwu życzę.

Chcę podziękować posłom wnioskodawcom za wykazaną inicjatywę. Moim zdaniem, dzisiejsze posiedzenie było bardzo potrzebne. Byliśmy uczestnikami merytorycznej rozmowy. Bardzo dobrze się stało, że żadne pytanie, jakie padło, nie pozostało bez odpowiedzi. Uważam, że taki sposób rozmowy powinien być obowiązującym w dalszych kontaktach pomiędzy stronami. Jeżeli pojawi się oczekiwanie, aby po raz kolejny się spotkać i podyskutować, to poprę ten pomysł na posiedzeniu prezydium Komisji. Jesteśmy gotowi do rozmowy o wszelkich problemach, które dotyczą Grupy PKP, i to zarówno w zakresie technicznej infrastruktury, jak i spraw dotyczących bezpośrednio pracujących tam ludzi. W dyskusji pojawiały się ostre słowa i zarzuty traktowania pracowników jako „betonu", ale – na szczęście – pan prezes odciął się zdecydowanie od tego typu supozycji.

Jeszcze raz zatem apeluję – mniej emocji w dyskusji, a więcej racjonalnego zaangażowania. Wiem, że niektóre decyzje muszą być bolesne, ale wcześniejsza sytuacja na kolei była tak dramatyczna, że innej drogi po prostu nie ma.

Proszę o zabranie głosu przedstawiciela wnioskodawców. Pan poseł Andrzej Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Powiedział pan o długu, jaki został wygenerowany w okresie ostatnich kilkunastu lat na kolei. Ten dług to 7 mld zł. Uważam, że dziś powinniśmy zapytać dla porównania, jaki jest dług tylko PKP PLK? Czy 10 mld zł to właściwa kwota długu bilansowego? A może 20 mld zł jest prawdziwą wartością? Która kwota jest prawdziwa? Mam nadzieję, że wrócimy do tej kwestii na kolejnych posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury. Jeżeli odnosimy się do zdarzeń historycznych, to patrzmy również, co się dzieje dzisiaj i jakie procesy zachodzą w tej chwili. To wszystko będzie rzutować na kondycję przedsiębiorstwa w przyszłości.

Zgadzam się z panem przewodniczącym Zmijanem, że dzisiejsze posiedzenie było potrzebne. Do dziś mówiliśmy o problemach Cargo, o problemach PKP Intercity i PKP PLK oraz o PKP Telekom. Każda z tych spółek doczekała się już nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Infrastruktury zwoływanego w trybie art. 152 regulaminu Sejmu. Pomijaliśmy jednak, z jakichś przyczyn, w naszych debatach problemy PKP S.A., czyli spółki-matki.

Myślę, że nie będę odosobniony w takiej oto refleksji, iż informacje złożone przez zarząd PKP nas nie przekonują. Mówię to z pełną świadomością wypowiadanych słów. W dniu dzisiejszym żadnych informacji nie przekazał nam minister odpowiedzialny za transport. Minister nie zabrał dziś głosu, nie stawił się nawet na posiedzeniu Komisji, ponieważ zapewne uznaje, że problemy PKP są problemami PKP, a nie problemami pana ministra.

Szanowni państwo, chciałbym jeszcze odnieść się do dwóch szczegółowych kwestii. Panie prezesie Karnowski, jeśli mówi pan, że jeszcze przez sto lat trzeba będzie sprzedawać nieruchomości PKP, to jest to nic innego, jak ewidentny dowód złego, nieefektywnego zarządzania. Jeżeli są jakieś przeszkody natury prawnej, ustawowej, to te przeszkody należy przezwyciężyć. Inicjatywę w tym zakresie posiada minister właściwy do spraw transportu, a z całą pewnością posiada ją prezes Rady Ministrów. O żadnej inicjatywie w tym zakresie nie słyszeliśmy, panie prezesie.

I jeszcze uwaga w sprawie części informacji, która dotyczyła chronometrażu. Nie ukrywam, że w pierwszym momencie nie miałem zamiaru reagować, ale zmieniłem zdanie. Szanowny panie prezesie, można prowadzić chronometraż, ale w określonych warunkach i w uzasadnionych okolicznościach. Jeżeli będzie pan np. prezesem Budostalu, czyli firmy wykonawczej lub remontowej, to sobie pan zrobisz chronometraż. Przepraszam za ten język, ale trudno opanować emocje. Jeśli chodzi o PKP, to istnieją

tzw. KNR, czyli katalogi nakładów rzeczowych. Są w nich dokładnie określone normy nakładu czasu pracy potrzebnego do wykonania konkretnych zadań i czynności. Może to być np. metr sześcienny muru, metr sześcienny podbudowy lub metr sześcienny wymiany podbudowy szlaków kolejowych. W KNR, w części opisowej, znajduje się opis wszystkich czynności, które należy wykonać. Znajduje się tam szczegółowy zapis tego, co wchodzi w skład wykonanej pracy. Panowie nie jesteście w stanie ocenić przy pomocy chronometrażu, na ile efektywnie wykorzystywany jest czas pracy ekipy. Powtórzę jeszcze raz, że czas pracy ekipy to wynik skuteczności zarządzania zespołami ludzkimi. Sami wystawiliście sobie dwóję, panowie prezesi.

Bacząc zatem na postulaty, które nie pojawiały się dziś, bo one pojawiają się od dłuższego czasu, warto przedstawić następujący wniosek: pan prezes Karnowski powinien podjąć natychmiastową decyzję o zawieszeniu dotychczasowych prac i o poddaniu powtórnej analizie procesów, które dotyczą spółki-matki. Mam na myśli działania związane z dobrowolnymi odejściami pracowników, z redukcją zatrudnienia itd. Uważam, że powtórna analiza jest konieczna. Być może, panie prezesie, padł pan ofiarą tego, iż dostarczono panu do algorytmu takie, a nie inne dane. Algorytm został na ich podstawie wyliczony, ale nie opisuje on rzeczywistości. To nie jest proste finansowe „winien – ma". W tym wszystkim, panie prezesie, jest jeszcze kolej.

Byłem swego czasu pod wrażeniem, myślę, że pan również, spotkania w ambasadzie niemieckiej z dyrektorem Deutsche Bahn. W obecności mojej, pańskiej, panów przewodniczących i ministra Klepackiego, dyrektor Deutsche Bahn mówił o niemieckiej kolei jako o czymś cennym. To nie było tylko zjawisko ekonomiczne, to nie była tylko organizacja poddawana zabiegom zarządczym wynikającym z mniej lub bardziej nowoczesnych teorii zarządzania. Dyrektor Deutsche Bahn mówił o niemieckiej kolei jako o narodowym przewoźniku i o narodowym przedsiębiorstwie. Dyrektor Deutsche Bahn, panie prezesie, mówił o tym, że ani rząd niemiecki, ani dyrekcja Deutsche Bahn nie pozwoli zniszczyć niemieckich kolei. Nikt nie zgodzi się na rozczłonkowanie i degradację tej firmy. W trakcie wystąpienia dyrektora Deutsche Bahn nie można było nawet dostrzec jakiejkolwiek nuty, która świadczyłaby o tym, że z rachunków wynika, iż połowa załogi Deutsche Bahn jest zbędna. Dzisiaj jestem w stanie postawić dolary przeciw orzechom i jestem przekonany, że obsada pracowników na kilometr szlaku kolejowego jest w Niemczech zdecydowanie większa, niż w Polsce. Teza o degradacji polskiej kolei jest dziś absolutnie uzasadniona.

Kieruję te słowa do pana, panie prezesie, ponieważ nie ma z nami ministra Klepackiego, który, moim zdaniem, powinien tu być. Gdyby pan minister był z nami, wówczas moje słowa byłyby kierowane do niego.

Po doświadczeniach płynących z debat na temat spółek kolejowych kreuje się takie oto spostrzeżenie, że pani minister Bieńkowska, która nie zaszczyciła dotychczas ani razu swoją obecnością Komisji Infrastruktury, będzie musiała nas odwiedzić przy okazji wysłuchania uzasadnienia do wniosku o jej odwołanie. Ustosunkuje się wówczas do uzasadnienia wniosku i zawartych w nim argumentów. Wiele wskazuje na to, że wcześniej czy później taki wniosek zostanie złożony, a podstawą do tego będzie wszystko, co dzieje się na polskiej kolei.

Jeszcze raz apeluję do pana, panie prezesie, niech pan zważy i ponownie przeanalizuje sytuację, z którą pan zetknął się w firmie. Fakt, że nie jest pan kolejarzem nie świadczy jeszcze o tym, iż nie będzie pan w stanie efektywnie zarządzać PKP. Proszę jednak, aby starannie wsłuchał się pan w głos braci kolejarskiej. Może to diametralnie zmienić punkt widzenia zarządu PKP na organizację, którą jest Grupa PKP. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu posłowi. Na tym w zasadzie zakończyliśmy dzisiejsze posiedzenie. Pan prezes *ad vocem*, tytułem uzupełnienia? Za chwilę udzielę panu głosu, panie prezesie.

Szanowni państwo, wydawało mi się, że wyraziłem się dość jasno na początku posiedzenia, ale dla pewności powtórzę jeszcze raz. Mam nadzieję, że w gronie Komisji Infrastruktury nie mamy najmniejszego powodu do narzekania na brak obecności pana ministra Klepackiego. Minister był obecny na wszystkich posiedzeniach Komisji, które

dotyczyły kolei. Dziś, z ważnych powodów, pan minister prosił o usprawiedliwienie nieobecności. Taka jest przyczyna jego nieobecności.

Panie przewodniczący Adamczyk, nie mogę się również zgodzić ze stwierdzeniem, że ministra Klepackiego nie obchodzą polskie koleje. Jeśli już chcemy być precyzyjni, to zwracam uwagę, że tematem dzisiejszego posiedzenia jest informacja o polityce kadrowej PKP, którą kształtuje przede wszystkim prezes tej spółki. Z tego powodu pozwoliłem sobie na usprawiedliwienie nieobecności pana ministra i przyjęcie zastępstwa w osobie dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Z pewnością na najbliższych posiedzeniach pan minister będzie obecny i będą okazje do przeprowadzenie z nim rozmowy. Nie ma najmniejszego powodu do stwierdzenia, że kolej pana ministra nie obchodzi. Takie zdanie zostało wypowiedziane i stąd moja wypowiedź na ten temat. Mam nadzieję, że wątpliwości zostały ostatecznie wyjaśnione. Myślę że dalsza polemika w tym względzie nie jest potrzebna.

Pan przewodniczący Adamczyk, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, posłowie są obecni na wszystkich posiedzeniach, nawet jeśli jest ich kilka po kolei, a tak właśnie było w dniu dzisiejszym. Wiem, że pan minister Klepacki jest zajętą osobą, ale wydaje mi się, że jakby chciał, to udałoby mu się znaleźć czas, żeby wziąć udział w dyskusji o polityce kadrowej w PKP. I wcale nie chodzi tylko o fizyczną obecność pana ministra. Tu nie chodzi o prostą symetrię obecnych osób, tzn. minister, prezes, związkowcy itd. Sedno tkwi w tym, że z takich posiedzeń jak dzisiejsze wynosi się określoną wiedzę, a posiadaczem sporej jej części jest właśnie minister Klepacki.

Żeby jednak nieco poprawić atmosferę, powiem, że mam żal do pana przewodniczącego Tchórzewskiego i do siebie o to, co stało się przed dwoma tygodniami, o godzinie 9:41. W owym czasie pan premier Jarosław Kaczyński, uzasadniając w swoim wystąpieniu wniosek o konstruktywne wotum nieufności, stwierdził, że na kolei się poprawiło. To wszystko, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ulega wątpliwości, że, *nomen omen,* jesteśmy na dobrej drodze, panie pośle, jeśli chodzi o tę kwestię. Podzielam zdanie pana prezesa Kaczyńskiego, choć może zabrzmieć to nieco dziwnie.

Udzielam głosu panu prezesowi Karnowskiemu. Proszę, panie prezesie.

Prezes PKP S.A. Jakub Karnowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam krótkie pytanie do pana przewodniczącego Adamczyka – ile dolarów przeciwko orzechom jest w stanie postawić?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Odpowiem po zakończeniu Komisji, panie prezesie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeszcze pan dyrektor z ministerstwa, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Kolejowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Przemysław Hofman:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, chciałbym jeszcze raz przeprosić za nieobecność pana ministra Klepackiego. Pan minister bardzo chciał wziąć udział w tym posiedzeniu, ale niestety nie udało się. Przekażę panu ministrowi przebieg dyskusji i szczegółowo opiszę stanowiska prezentowane przez jej uczestników. Możecie być państwo spokojni, do ministra Klepackiego dotrą te informacje i będzie miał pełną wiedzę odnośnie do przebiegu dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuje za tę deklarację, panie dyrektorze. Jestem głęboko przekonany, że jeśli zajdzie potrzeba, to po raz kolejny, i po raz kolejny, Komisja zajmie się tą tematyką. To jest deklaracja z mojej strony. Jest ona zbieżna z deklaracją pana przewodniczącego Adamczyka, który stwierdził, że nie poniecha kontynuowania tego tematu. Realizacja tych

zamierzeń sprawi niewątpliwie, że pan minister Klepacki będzie mógł zmierzyć się osobiście z tą problematyką na forum naszej Komisji. Nie obawiam się zatem, że minister nie będzie właściwie czuł wagi tego zagadnienia.

Stwierdzam, że wyczerpaliśmy porządek dzienny. Dziękuję wszystkim za aktywny udział.

Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.